

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1940 OKTÓBER 1. (11. SZÁM)

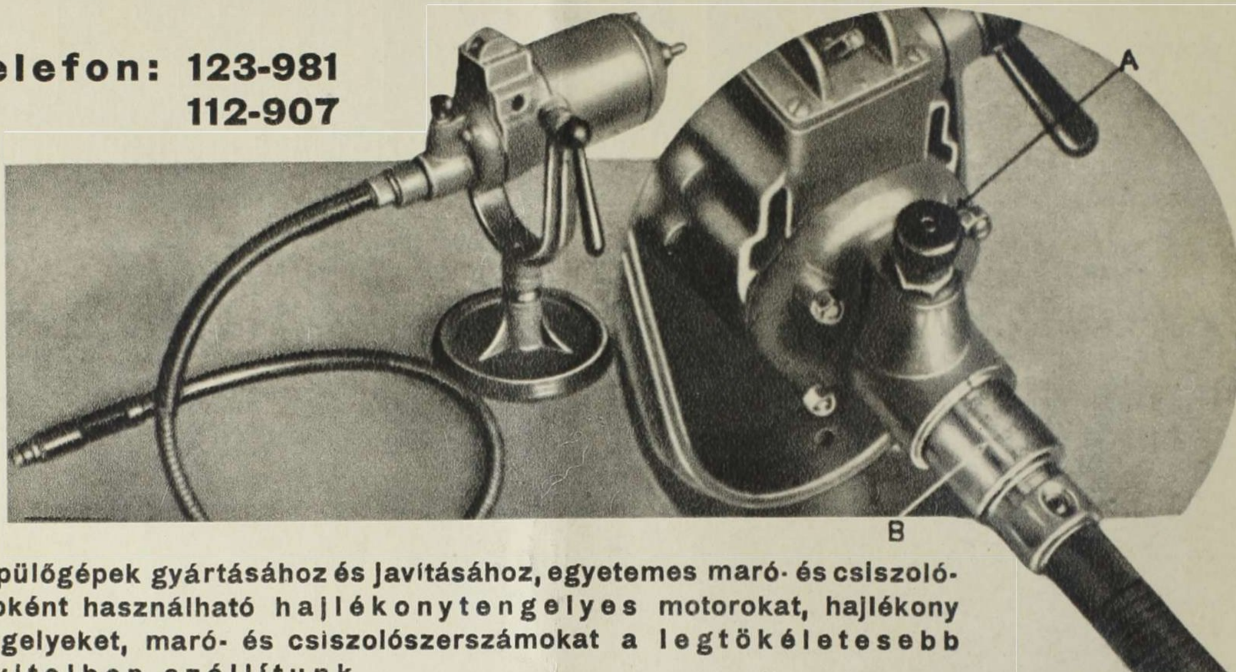
Junkers Ju 87 zuhanóbombázók

ÁRA 50 FILLÉR

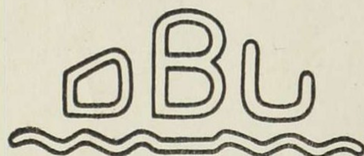
SCHUCHARDT ÉS SCHÜTTE

B U D A P E S T, VI., T E R É Z - K Ö R Ú T 46

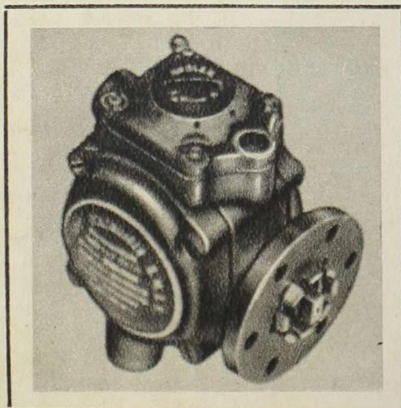
Telefon: 123-981
112-907



Repülőgépek gyártásához és javításához, egyetemes maró- és csiszológépként használható hajlékonytengelyes motorokat, hajlékony tengelyeket, maró- és csiszolószerszámokat a legtökéletesebb kivitelben szállítunk.



Képviselő: ADOLF RIEDL
Wien, IX/66 Türkenstrasse 25
Tel.: A. 17530



Üzemanyagszállító-szivattyú
K 13-as típus

REPÜLŐGÉPEK

üzemanyagának a tartálytól
a motorhoz való szállítására:

DBU Üzemanyagszállító-szivattyú bütykös és forgómeghajtással

DBU Villamos szállítószivattyú

DBU Kéziszivattyú

Megbízhatóság és könnyű súly a DBU motorműszerek és repülőgépalkatrészek közismert előnye

DEUTSCHE BENZINUHREN GES.
BERLIN SW. 29

MAGYAR SZÁRNYAK

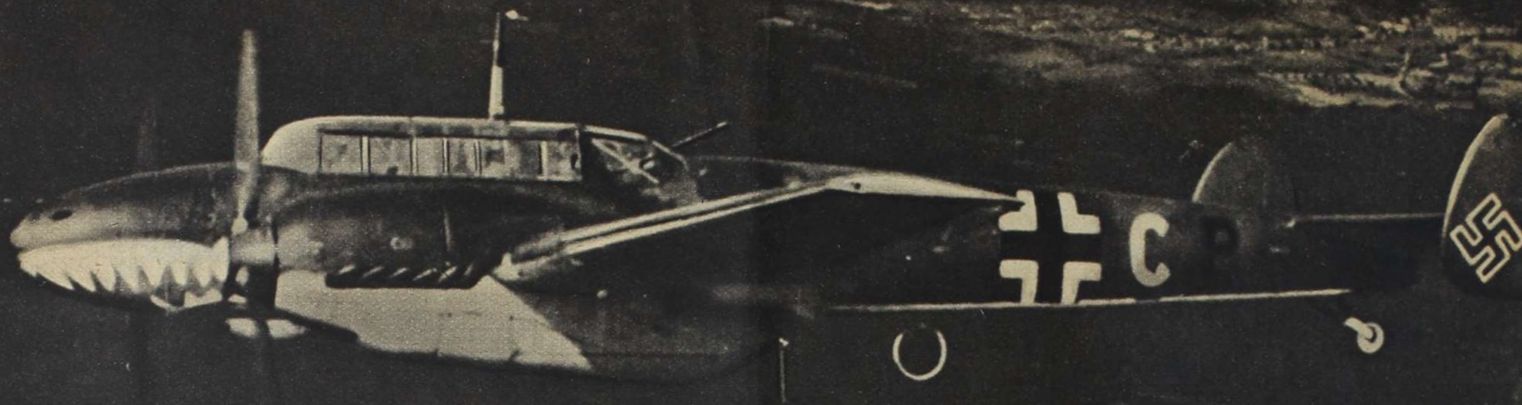
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * III. ÉVFOLYAM 11. SZÁM * BUDAPEST, 1940 OKTÓBER 1



(Józsa Pál tanár felvétele)



LÉGIHÁBORÚ

IX. 10 – IX. 25.

Messerschmitt romboló útban London felé

A huszadik napja tartó London elleni légiostrom hatásában kísértetiesen kezd emlékeztetni az egy év előtti Varsó elleni légitámadásokra. Akkor a lengyel főváros minden magyarázható katonai vagy politikai cél nélkül ellenállt és a kétségbeesett ellenállás a lengyel főváros elpusztulásába került. Most London ellen a német légierő megtorló bombatámadásokat hajt végre, mert az éjszaka repülő angol bombázógépek legtöbbször tudatosan tovább folytatják a német lakosság elleni megfélemlítő bombázásaikat. Amíg az angol pilóták akciói tartanak, megismétlődnek a London elleni német légitámadások is. Sőt, amint a Heidelberg elleni angol támadásra adott válasz, — Cambridge bombázása — bizonyítja, a német légierő hatalmas túlsúlyával mindenért a legérzékenyebb helyen üt vissza. A légiháború totális jellege egybekapcsolva a tengerzárral, hamarosan mutatni fogja a hatást Angliában. Ennek az újszerű hadviselésnek következményei Angliában a szívós ellenállás dacára a kimerülésnek és szervezetlenségnek máris oly sok jelét hozza felszínre, ami nem maradhat hatás nélkül a szenvedő lakosság széles rétegeire. Totális háborúra csak az arra legjobban felkészült tekintélyállamok képesek. Az anyaországában teljes védekezésre kényszerített Nagy-Britannia eddig hiába kísérelte meg azt, hogy a harcok gyujtópontjából kikerüljön új és távoli harcterek létesítésével. Sőt, csak azt érte el, hogy a birodalom könnyen sebezhető közelkeleti és földközitengeri támaszpontjai ellen is megindult a támadás, tehát az ott harcoló tengeri, légi és szárazföldi haderők anyagellátásának feladatait is meg kell oldani a pusztuló angol hadiiparnak és az állandóan csökkenő angol kereskedelmi hajóhadnak.

Anglia légitámadások ellen annyira érzékeny, — most a szigetjelleg mint hátrány jelentkezik — hogy a német légierő egybekapcsolva a tengeri blokáddal térdre kényszerítheti, de legalább is rohaméretté teheti a szigetországot Az eredmény elérése az angol légvédelem hatásosságától függ.

✶

Az Anglia elleni légitámadások hevessége nem csökken, hanem éjjel-nappal váltakozó harceljárásokkal egyformán tovább folyik. A London elleni központosított támadások ellen az angol légvédelem is megfelelőképpen vonult fel. A ritkuló vadászok sorait a légvédelmi ágyús és gépágyús ütegek számai pótolták. A vadászgépek szerepe az őszi időszakkal egyre rövidülő és a talajköd miatt is korlátozott bevetési lehetőségek miatt különben is csökken. Nappal, amíg az időjárási helyzet engedi, az angol vadászok egy tekintélyes része a várható támadási irányokban portyázik. Ez a készenlét a levegőben azonban erősen igénybeveszi a gép- és pilótaanyagot. Hogy az angolok mégis erre határozták el magukat, azt mutatja, hogy a hátrább csoportosított angol vadászok későn érkeztek a német bombázók elhárítására és sokszor csak akkor támadtak, mikor a német bombázók feladataikat elvégezték és visszafelé indultak.

Az angol légvédelmi tüzérség, hirek szerint, éjszaka fényszórók helyett hangbeméréssel is próbálja a német gépeket megállapítani és főleg tértűzzel a legérzékenyebb hadiipari helyektől távoltartani. A tértűz természetesen rendkívüli lőszerpazarlással jár. A német támadások súlya most az éjszakára esik, de Anglia iparvidékei és London is naponta kap támadásokat szürkületkor és nappal is, úgyhogy a légvédelem a legnagyobb mértékben igénybe van véve.

A bevetett német bombázók között egyre több nappal a legújabb német nehéz zuhanóbombázónak nevezhető Junkers Ju 88-as típusú gép. Ennek a gépnek vannak a legnagyobb kaliberű bombái. 1000 és 1800 kg-os bombák vetéséről adnak hírt a londoni jelentések és egész épületcsoportok megsemmisülését jelentik. Nappal a német gépek is a légvédelmi tüzérség hatásossága miatt a legnagyobb 7000—8000 m-es magasságokban, vagy egész alacsonyan közelítik meg céljaikat. Szeptember folyamán a légiharcok egész sora folyt le a legnagyobb magasságokban, ahol a hajózó személyzet szervezete a maximális igénybevétel határán van. A gépveszteségek angol részről szeptember 25-ig meghaladták a kilencszázat. A német gépveszteség körülbelül négyszáz. A légvédelmi tüzérség mindkét félnél igen eredményesen dolgozik, különösen az éjjeli támadások elhárításánál. A német éjjeli vadászgépek — hír szerint a Heinkel 113-asok — több légi győzelmet arattak. Az éjjeli vadászrepülést a holdfényes hetekben az angolok is megpróbálták.

A német bombatámadások céljai a



Indulás...

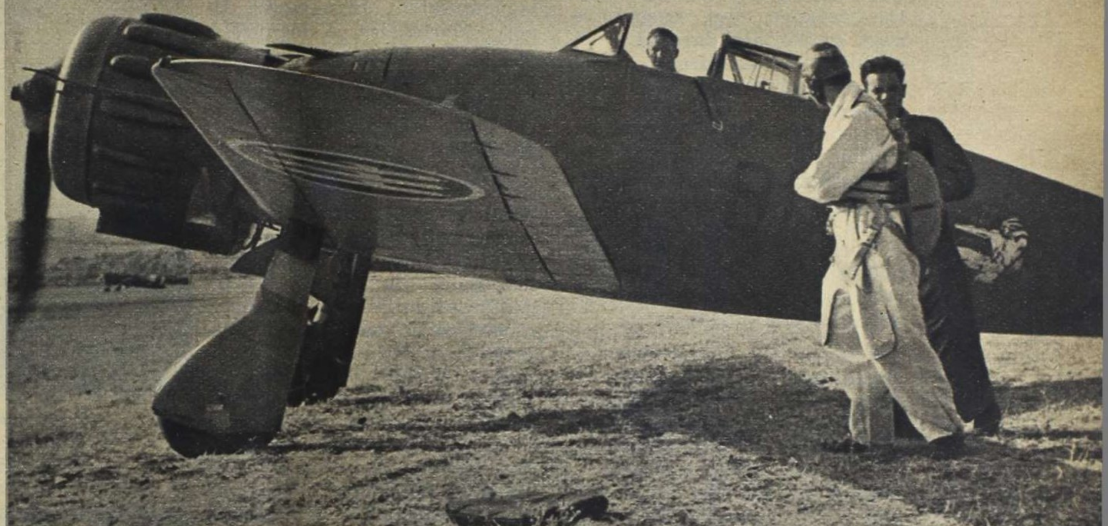
Aradó 196 az Északi-tenger felett



Olasz tengeri felderítő gépek...



Machi 200 olasz vadász portyázásra indul...



hadiipar és közlekedés voltak a London elleni megtorló támadásokon kívül. Az egyes angol bombatámadások a tengerparti kikötőkön és repülőtereken kívül a német városokra irányultak.

Angol elképzelés szerint London az a kelepce, ahol a német légierőt megfogták és ahol az igen erős földi és légi elhárítás miatt nyomasztó fölénye lassan felőrlődik. A német hadvezetőség szerint viszont London és környéke egy világbirodalom idegközpontja és hadiipari fellegvára, amit ha megsemmisítenek, az egész birodalom ellenállása fog fokozatosan összeomlani.

*

Az Anglia elleni légitámadások fokozásával egyidejűleg megindult a várt olasz támadás az Egyiptom nyugati határán felvonult angol seregek ellen is. Ez a támadás az olasz légierők és gépesített alakulatok együttműködése révén a nyugati hadszíntér sikereihez hasonló eredménnyel járt. Két támadási szakaszban az olasz gyarmati haderő El-Sollum és Sidi Barrani-nál levő két védelmi vonalat áttörte és Mersa Matruh-ot, az egyiptomi nyugati vasút végállomását fenyegeti.

Az olasz támadásnak volt egy kritikus időszaka, amikor az angolok a partmenti sárban, fölényes erejű haditengerészeti egységek összevonásával és támogatásával ellentámadást kíséreltek meg. Az olasz légierő bombázói azonban kellő időpontban támadtak a hadihajókra. Bombákkal és torpedókkal nagy magasságból és alacsonyan támadva, az angol hajókat elűzték, egy 10.000 tonnás cirkálót pedig sikerült az egyik torpedóvető repülőgépnek elsülylyeszteni.

Az olasz légitevékenység az elmúlt két hét alatt fokozódó volt. Haiffa és Alexandria bombázásán kívül főleg Málta kapott számos zuhanóbombázó támadást és az angol gyarmati hadsereg táborai, felvonulási utai és a harckocsi egységek a földi támadással egyidejűleg. Az angol légierők Olaszország elleni Svájcon át végzett támadásai megszüntek, ahelyett erősebb angol légitevékenységet lehetett észlelni Etiópia olasz repülőterei és katonai táborai ellen. Ezekre a támadásokra a francia Dakar elleni angol akció hívja fel a figyelmet. Úgylátszik az afrikai kontinensen az angolok a háború kiszélesítésére gondolnak, mielőtt Egyiptomon és Szudánon át az olasz sikerek teljesen éreztetik hatásukat.

Összefoglalva az elmúlt két hét légiháborúnak eseményeit, az angol ellenállás megtörésére az olasz légierő is teljes erővel megindult és Gibraltár irányában közös olasz-német légitámadásokkal számolhatunk, aminek eredménye a földközitengeri helyzetet teljesen tisztázni fogja. Az olasz és angol középtengeri hajóhad összecsapása és az olasz légihaderő nagyobb vállalkozásai az Anglia elleni döntő háború megindulását fogják jelezni.

*

A távolkeleti helyzet is bonyolódik. Japán mozgolódása s az indokínai megszállás a tengelyhatalmak egységes tervei közé beilleszthető. Az angol világhatalom térdrekényszerítésére vonatkozó stratégiai és diplomáciai lépések úgylátszik, hogy a végkifejlődés felé viszik a háború ügyét.

B. T.



Sidi el Baranit bombázták az olasz légierők

Fényképezőgéppel az ellenség ellen

A fényképezőgép a korszerű háború igen nagy fontosságú fegyverévé vált, mely fegyvert egyetlen korszerű haderő sem nélkülözheti. A nemzetek jelenlegi nehéz küzdelmében a messzehordótüzérség és a légierők vezetőire a célpontok nagy távolsága következtében azok felderítése és állandó szemmeltartása, megfigyelése különleges feladatokat ró. A szinte tökéletes optikájú fényképezőgépek sasszeme az a segítőeszköz, mellyel a fenti célok megvalósíthatók.

Az ellenséges terület felett végzett felderítő repülések alkalmával eszközölt fényképfelvételek elkészítése a géppel repülő megfigyelő munkája. Széles látókört, éles szemet és nagy gyakorlatot igényel mind a kézbentartott kisebb, mind pedig a beépített nagy fényképezőgép kezelése. Iskolázott szem és kéz kell ehhez, repülőgépről helyesen felismerni és lefényképezni a harcászatilag fontos pontokat. De nemcsak ebben merül ki a megfigyelő tevékenysége. Veszély esetén fényképezőkészülékét félretéve géppuskával küzdi le a levegőből rátámadó ellenfelet.

A támpontjára visszatérő felderítőt már várja a laboratórium egyik embere és a leexponált filmmel a repülőtér sötétkamrájába siet. Az összes német katonai repülőtereken a modern technika legutolsó vívmányaival felszerelt fotolaboratóriumok vannak, melyekben a legtökéletesebb munka végezhető a legrövidebb idő alatt. Amint az előhívott filmet a hatalmas szárítókeretek egyikére feltekercselik, már rendszerint jelen vannak a különleges képzésű tisztek, mint pl. a laboratórium vezetője, a kiértékelő csoport főnöke és a felvételeket készítő megfigyelő, aki észrevételeiről a még száradó film mellett nagyjából beszámol. A megfigyelő út fontosabb eredményeit távbeszélő útján azonnal közlik a felsőbb vezetőséggel. A megszáradt film a képterembe kerül, ahol ügyes szakemberek szellemes szerkezetű készülékek segítségével helyesbítik a repülőgép ingásai következtében előállott esetleges rendellenességeket. Most azután megkezdődik a legpontosabb, úgynevezett finom kiértékelés. A legapróbb részletekre kiterjedő figyelemmel vizsgálják a kiértékelők az átvilágított filmet. A kezük ügyében lévő térkép szolgál mindenkori tájékozódási támpontul; nagyítóüveg és körző segítségével találják meg a nehezebben fellelhető állásokat, vagy épületeket. Gyakorlott szemüket nem kerüli el egyetlen pont sem. Ismét a nagy gyakorlatnak köszönhető, hogy munkájukkal hamar végeznek. A felderítés kiértékelt eredményei a felsőbb hadvezetőség kezeihez jutnak. Innen távbeszélő, vagy rádió útján megy a parancs a repülőtérre, ahonnan rövid idő mulva rajok szállnak fel, hogy megsemmisítsék azokat a célpontokat, melyeket a fényképezőgép éles szeme tárt fel.

S.







1. *A megfigyelő sasszeme a felvevőgép*
2. *Már várja a megfigyelő a készüléket*
3. *A tábori laboratóriumban stratégiailag kiértékelik a felvételeket*



NAGYVÁRAD–KOLOZSVÁR 1 ÓRA 40 PERC

Szeptember 14. Közforgalmi Repülőtér. Reggel 8 óra.

Kivételesen szerencsés társaság vár a repülőtér betónján a Malert »vitéz Kaszala Károly« gépének indulására.

A királyi légierő parancsnoka, *vitéz Háry László* ezredes tette lehetővé a napisajtó néhány kiváló munkatársának, a repülősajtónak és két jónevű festőművészünknek, hogy a szeptember 15-i kolozsvári kormányzói bevonulás ünnepségeire repülőgépen ránduljon le a légierők képviselőinek társaságában.

A kivételes engedély jelentősége s az a körülmény, hogy a mi csoportunk az első, amely a Malert nagyszerű utasgépén madártávlatból suhan el a visszacsatolt erdélyi területek felett, érthető ünnepélyes hangulatot parancsol a gyülekezőkre.

Közeledik 9 óra, az indulás ideje. Elfoglaljuk helyünket a Ju. 52-esben. Gépünk vezetője *Ujváry László* százados, a Malert forgalmi főnöke, a kiváló kilométermilliomos pilóta. Külön kitüntetés számunkra, hogy a Malert sok kiváló repülőgépvezetője között a legkiválóbb, a főnök viszi gépünket a Királyhágó felé. Ujváry századoson kívül, mint másodkapitány és navigátor, *Gács György* repülőhadnagy jön velünk. Műszaki és rádiótiszt egészíti ki a gép személyzetét.

9 óra. Felbőgnek a mótorok, s az indulási jelre gépünk nekivág a gyepnek s néhány másodperc mulva levegőben vagyunk. Rövid idő mulva mellénk csatlakozik a *Műegyetemi Sportrepülő Egylet* egyik M 24-es, kétüléses sportgépe, melyet *Tasnády László*, a MSrE elnöke vezet s vele utazik *Raczkó Lajos* lapunk jól ismert munkatársa. 7—800 méteren repülünk. A látás jó, a nagy magyar Alföld tájaiban gyönyörködünk, alig várjuk, hogy a trianoni »határt« elhagyjuk. Már fel is tűnik a távolban a kanyargó Tisza.



Indulás előtt



A nagyváradi reptér magyar felírással



A Ju. 52-es utasai

Nagyvárad

A Tiszát Szolnoktól északra repüljük át, s hamarosan láthatók a messzeségben a nagyváradkörnyéki hegyek. Alattunk a Körös kanyarog, s alig egyórás repülés után messze a horizont felé látjuk Szent László városát, Nagyváradot. A trianoni határ észrevétlenül suhant el alattunk. Néhány tisztelgő kört írunk le Nagyvárad Szent László tere fölött, s ezután néhány perc mulva simán földet érünk. A nagyváradi repülőtéren a királyi honvéd légierők gépei sorakoznak fel, s a jól ismert magyar repülőegyenruhák üdvözölnek a hangár és a központi épület előtti kis betónon. Ismerős arcok fogadnak.

Program szerint Nagyváradon ½4-ig tartózkodunk. Az eső szemerkél s ennek ellenére kíváncsian járjuk a repülőteret, s örömmel nézzük a királyi légierőnek a kolozsvári nagy parádéra való készülődéseit. Bombázók, vadászok, felderítők egymás mellett a repülőtéren, s várjuk a többi alakulatokat, melyek Nagyvárad légterében gyülekeznek, hogy megmutassák a magyar légifegyvernem erejét. Rövid várakozás után egymás után tűnnek fel közelfelderítőink és bombázó alakulataink a levegőben, majd felsorakozva pompázó próbafelvonulást rendeznek a repülőtér fölött. Több mint százezer lóerő robog a visszatért Nagyvárad légterében, s fennen hirdetik a magyar erő és kitartás diadalát. A légierő felvonulása után tekintettük meg a Károly-vonal egyik vasbetónerődjét, s ezután behajtottunk a városba. Nagyvárad mozgalmas képet mutat. Sok a katona, de egyébként mintha mi sem történt volna, az átalakulás szinte percek alatt történt meg. Itt ma már minden magyar. Körülnézek az ujságárusok között. Két helyen feltűnően virít már a *Magyar Szárnyak* is. Néhány nappal a bevonulás után megkedvelték a körösmenti metropolisban a magyar repülők lapját.

Délután ¼4 órakor ismét a repülőtéren vagyunk. A nagyváradi repülőtér forgalmi épületén már ott díszlik: »Nagyvárad Repülőtér«. Az oláh felírás betűiből rakták repülőink össze, amint az képünkön is látható.

Beszállás. Az első magyar különleges forgalmi járat gépe indul kincses Kolozsvár felé.

Kolozsvár

Tisztelgő kör, majd irány Kolozsvár! Balra hagyjuk magunk mögött a Királyhágó szépséges szép hegycsúcsait és felejthetetlen szerpentinjét. Alacsonyan repülünk a hegyek fölött. Jobbra az új határ, szinte kézzel elérhető, balra tőlünk a visszatért erdélyi részek. A térképen figyeljük utunkat. Ismert nevek tünedeznek fel alattunk s alig egy félórai repülés után megérkezünk Kolozsvár föié. Öröm és meghatódottság fog el valamenynyiünket. Majd kiverjük a forgalmi gép ablakait a meghatódástól és örömtől. Kolozsvár utcáin és terein embertömeg hullámzik. Oly alacsonyan repülünk, hogy az emberek integetéseit jól látjuk. Néhány tisztelet kör után Szamosfalva felé visz az út, ahol Kolozsvár repülőtere van. Kolozsvár repülőtere két részből áll. Az egyik a polgári, a másik a katonai. A magyar légierők előhírnökei már itt is üdvözölnek bennünket. Mindenütt már látott arcok, barátok, ismerősök között vagyunk. Egy budapesti kék autóbusz visz bennünket a repülőtérről a városba. Lakás után nézünk, s készülünk lelkileg a vasárnapi ünnepélyes felvonulásra.

...A Kormányzó Úr érkezik

Már korán, ½8 előtt ott ülünk a New York kávéház terasszán, s várjuk, hogy elfoglalhassuk helyeinket. Egymás után tűnnek fel az előkelőségek. Mindenki itt van Budapestről is, aki ma akár köz-



A Kormányzó Úr beszél



A gyalogság díszmenete



Harcikocsik is felvonulnak



A kir. honvéd légierő is tisztelegi a legfőbb hadúr előtt

életi, katonai vonatkozásban számít. Díszmagyarok pompázó tarkaságban, remekbe készített női magyar ruhák hullámzanak a téren. ½9 órakor elfoglalta mindenki a helyét. Várakozásteli csönd terjeng a százezres tömeg fölött. ½11 órakor, szinte másodpercnyi pontossággal érkezik a főméltóságú kormányzói pár. Elfoglalják helyeiket és *gróf Teleki Pál* miniszterelnök után *gróf Bánffy Miklós* üdvözli a Főméltóságú Úr válaszolt az üdvözlőgek magyarsága nevében. Ezután az üdvözlő beszédek egész sora következett, melyek befejezte után a Főméltóságú úr válaszolt az üdvözlő beszédekre, majd a királyi honvédség felejthetetlenül szép felvonulása következett.

A százezer főnyi tömeg mámorosan ünnepelte a magyar honvédséget, a Kormányzó Úr nevétől zengett a hatalmas tér. A felvonult gyalogságot, mótoros alakulatokat, tüzérséget, huszárságot és ejtőernyős osztagokat, majd a királyi légierők bombázói és közelfelderítő alakulatait tombolva ünnepelte a hatalmas tömeg. Minden egyes katonának kijutott a tapsból. Feledhetetlen napja volt ez Kolozsvárnak és az ország minden részéből Kolozsvárra gyűlt magyarságnak. A felvonulás ¾2 felé ért véget, amikor a kormányzói pár gépkocsira szállt és különvonatához hajtatott.

Útban hazafelé

Kis késéssel indult a Malert »vitéz Kaszala Károly« gépe vissza Budapest felé. Meglehetős oldal ellenszelünk volt és így az út, amely oda 1 óra 35 percig tartott, 2 órát vett igénybe. A Királyhágótól »viszontlátásra« búcsúztunk. A Tiszát már késői szürkületben hagytuk magunk mögött. Kacskaringós szalagja mélyen alattunk csillogott a sötétségben. 7 óra előtt néhány perccel szitáló esőben érkeztünk Budapest körzetébe, s messziről gyönyörködhettünk tündérien kivilágított fővárosunk szépségében. Messziről láttuk az esti leszállásra kivilágított közforgalmi repülőterünket, amelynek vörös akadályfényei élesen világítottak ki a sötétségből. Egy kört írtunk le a repülőtér fölött s kiváló vezetőnk simán rakja le a gépet a sötétségben, mintha fényes nappal volna.

Jánosy István

Az ejtőernyősök





A BOMBÁZÁS

A légiháború legfontosabb szerepét a bombázó repülőalakulatok viselik. A nagyhatalmak önálló légihaderejének nagyobbik felét a különféle fajú bombázók alkotják. A repülő bombatámadás az az eszköz a hadvezetés kezében, amellyel az ellenséges állam egész területén tervszerűen megsemmisíti mindazon erőforrásokat, amik a háborút táplálják.

A repülőbombatámadást legjobban a tüzérség tüzével tudjuk összehasonlítani és a repülőgép tulajdonképpen azt tette lehetővé, hogy nemcsak a harcoló csapatok, hanem az egész ellenséges állam tüzérségi tűzbe került.

A repülők rendkívüli erővel végrehajtott bombatámadásai érlelték meg döntésre a németek nagy győzelmeit Lengyelországban és különösen a nyugati harctereken. Az a félelmetes biztonság, amivel a német bombázók a küzdő csapatok harcába beavatkoztak, a mögöttes terület utánszállításra és pótlásra szolgáló közlekedési hálózatára és végül a hadiipar telepei ellen felléptek, döntő jelentőségű volt a siker szempontjából.

Most pedig Anglia ellen egy hónap óta tart a német légierő minden eddigi támadást felülmúló bevetése éjjel és nappal. A támadások nyomán pusztul az angol hadiipar, gyengül a légvédelem és őrlődik a lakosság lelki ellenállási készsége. Megint a repülők támadásai azok, amik a döntést az Anglia elleni háborúban érlelik.

*

A repülők bombavetési eljárásai a megtámadásra kijelölt célhoz alkalmazkodnak.

Az eddigi fejlődés során három fő támadási mód alakult ki: 1. a magasvetés; 2. az alacsony támadás; 3. a zuhanóbombázás. A magasvetést aszerint, hogy nappal vagy éjjel hajtjuk végre, nappali vagy éjjeli bombatámadásnak is nevezik.

A bombatámadásnál magánál a bombákat egyenként, sorozatban és valamennyit egyszerre, »összvetés«-ben lehet a célra dobni.

A fentebb említett három támadási mód közül a legáltalánosabb a magasvetés. Ennél a gépek nappal, rendszerint kötelékben, sőt erős légvédelem esetén vadászok, vagy rombolók kíséretében közelítik meg a célt. A légvédelmi tűzeszközök rendszerint, ha azt a látási viszonyok is megengedik, 5000 méter fölé kényszerítik a bombázó alakulatokat. Ilyen magasságból természetesen csak igen nagy kiterjedésű célokra lehet eredményesen bombát vetni. Ipartelepek, kikötők, városok szélén létesült összefüggő gyárcsoportok ellen az ilyen támadás is eredményes. A gépek vízszintes repülésben mennek a felismert célra. A célzókészülék látómezejébe került céltárgyat figyelve irányítja a bombavetést végrehajtó megfigyelő tiszt a gépet. Mikor a különféle



adatok alapján kiszámított vetőszöget a bombázandó tárgy képe eléri, megtörténik a bomba kioldása.

A vetési szög helyes beállításától függ legnagyobbrészt a találat. A különféle optikai és elektromos bombacélzó műszerek tökéletesedése ezt a műveletet lényegesen megkönnyítette a régebbi célzási eljáráshoz képest, mégis a magas vetésnél nagy szórást eredményez.

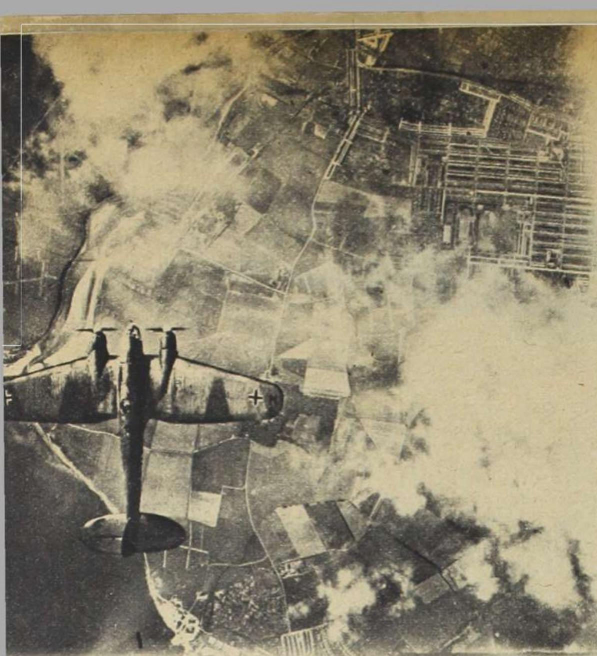
A bombakiképzésnél és a kísérleti vetéseknél végzett béketalálati eredmények azt mutatják, hogy a találatok átlaga a vetőmagasság egytizedének megfelelő átmérőjű körön belül csapódik be. 5000 méter vetőmagasságnál ez 500 m átmérőjű kört jelent. Megjegyzendő, hogy a bombák becsapódása négyezernél alacsonyabb vetőmagasságból a repülési irányban fekvő elipszis, annál magasabbról vetve, a repülési irányra merőleges elipszis alakú területen oszlik meg.

A magas vetésre legalkalmasabb magasságok 1000—4000 m közöttiek. De erre vannak a légvédelmi ágyúk és gépágyúk is szerkesztve. Az erősen védett célok ellen tehát úgy kell támadni, hogy a légvédelem okozta veszteség a legkisebb legyen. Sokszor fog segíteni a felhőzet, napállás, vagy a nagyobb magasságok, vagy a még kisebb magasságok kihasználása.

A legkisebb magasságból végrehajtott bombatámadásokat *alacsony vagy mély támadásnak* nevezzük.

A terep teljes kihasználásánál, völgyek, erdők, fasorok, árnyékos domb- és hegyoldal mentén meglepetésszerűleg törnek elő és közelítik meg céljaikat az alacsony támadást végző gépek. Festésük olyan, hogy felülről nehezen vehetők észre, alulról pedig rendszerint késón. 500 km-es repülési sebesség feltételezésével olyan gyorsan száguldanak el tüzelőállások felett is egészen kis, 20—50 m magasságban, hogy azok részéről nagy veszély nem fenyegeti őket. A vadászrepülők nagy magasságokban portyáznak és a föld felé figyelve, igen nehezen ismerik fel a mélyen repülő rejtőszínű gépeket. Különösen harcoló csapatok tartalékai, utánszállító oszlopok, mozgó vasúti sze-





relvények, stb. hálás céljai az alacsonyan támadó gépeknek. Nemcsak könnyű bombákkal, hanem gépágyúval és gépfegyverrel is támadnak és különösen visszavonulásban levő ellenségnél okozhatnak rendkívüli zavarokat.

Az alacsony támadásnál a célzás optikai módon lehetetlen. A bombák szórása a repülési irányban elképzelt keskeny csíkba esik. A bombák kioldása jóval a cél elérése előtt szükséges, mert a bombák jelentős utat tesznek meg a levegőben előrefelé a gép által kapott sebességgel. A mélytámadáshoz más bombafaj is szükséges, olyan, amelyik csapódáskor nem rögtön robban, mert különben a felette elsuhanó gépet is érnék a bombaszilánkok. Ezek a bombák késleltető gyujtóval ellátva, a csapódástól számított 3—5 mp után robbannak.

Az alacsony támadás csak akkor sikeres, ha a meglepetés teljesen kihasználható. Ellenkező esetben nagyszázalékú gép feláldozásával kell számolni.

A magasvetés és mélytámadás között fejlődött ki a legkorszerűbb bombázási mód, *a zuhanó vagy bukóbombázás.* Fő előnye, hogy lényegesen pontosabb, mint a magasvetés és sokkal kisebb gépelvesztési százalékkal jár, mint az alacsonytámadás.

A zuhanóbombázás bombáinak találati százaléka áll legközelebb a tüzérségi tüz pontosságahoz. Kis kiterjedésű fontos célok leküzdése csak a zuhanóbombázással oldható meg megbízhatóan. Hajók, harckocsik, műtárgyak, kis erődök, útkereszteződések, vasúti berendezések, stb. ellen a zuhanóbombázó támadások oly átütő sikerrel jártak, hogy a német hadvezetőség az eddigi háborús sikerek igen nagy részét a stukák javára írja. A hatalmas angol haditengerészet semlegesítése és távoltartása döntő fontosságú hadműveletektől (Norvégia, Belgium és most Anglia) a stukák érdeme.

A zuhanóbombázásról már sokat írtak, úgy, hogy csak összefoglalva említem meg ezt a harceljárást.

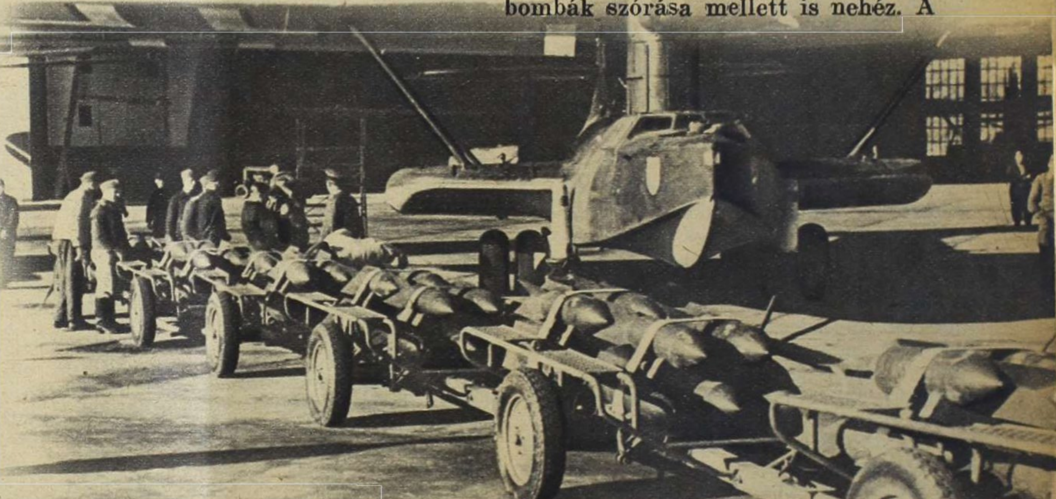
A stukák nagy magasságból közelítik meg céljaikat. Felismerve a célt, néha több ezer méter magasságból, kezdetben irányváltoztatásokkal zuhannak lefelé, majd egész meredek szögű (70—85°-os) zuhanással a gép hossztengelye mentén célba veszik a bombázandó tárgyat. A kb. 500 km-órasebességgel végrehajtott zuhanótámadás alatt szárnyfék akadályozza meg a sebesség veszélyessé válható növekedését. A céltól 600—1200 m távolságra történik a bomba kioldása és ezután közvetlenül a gép nagy ívben újra a magasba szökken.

A bomba a kapott sebességgel tovább repül a célba. A találati biztonság meglepően nagy. Alig pár méter oldalhosszúságú harckocsik és kis erődök ellen sikerült a telitalálatok egész sorát elérni. A zuhanóbombázás ma a legtökéletesebb repülő bombatámadási mód.

A zuhanótámadások természetesen a felgyorsulás miatt a legerősebben veszik igénybe a gépszemélyzet szervezetét. Csak egész fiatal, egészséges szervezet bírja rosszullét és komolyabb szívműködési zavarok nélkül a stukázók nehéz szolgálatát. A kísérletek és a kiképzésnél adódott balesetek folyamán jöttek rá a különféle emberi szervezetre veszélyes körülményekre és ma már a nyakerek kisebb elszorításával is megakadályozzák azt, hogy az agyban a zuhanáskor vérhiány lépjen fel. Vannak zuhanóbombázógépek, amelyeknél a legveszélyesebb pillanatban — a bombakioldás után következő magasság- es irányváltoztatásnál — a szükséges kormánymozgatás a pilóta helyett önműködőleg egy szerkezet segítségével történik.

*

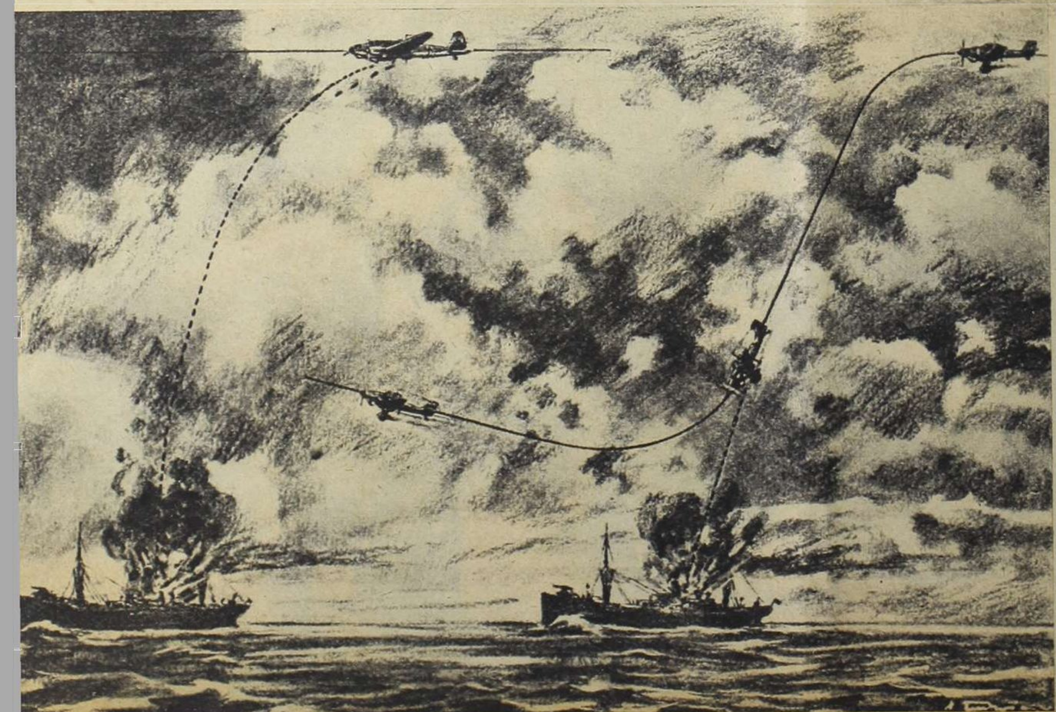
Az éjjel végrehajtott bombatámadások a légvédelem nehezebb működése és a védő vadászgépek tömegeinek kikapcsolása miatt lényegesen könnyebbek. A navigációs feladat a nehezebb az éjjeli támadások végrehajtásánál. Természetesen a hatás is csak nagy célokra való összvetésnél van, mert a célzás még világítóbombák szórása mellett is nehéz. A



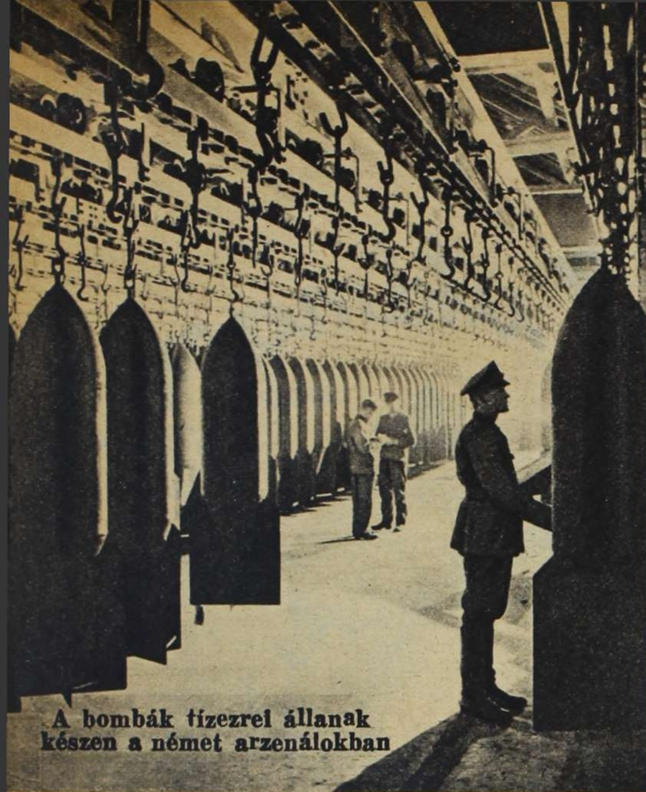
nappali és éjjeli bombatámadások között vannak még a *szürkületkor* végrehajtott támadások. Ezek célja is a légvédelem kikapcsolása a bombavetésnél a rosszabb látási viszonyok segítségével.

A németek mostani bombatámadásait Anglia ellen *megtorló támadásoknak nevezik.* A megtorló támadások nemcsak katonai, hanem polgári célok ellen is irányulnak és nemzetközi jogellenes cselekményekért állnak bosszút az ellenségen. A városok és a polgári lakosság ellen irányított támadásokkal nyomást gyakorolnak az ellenségre és kényszerítik harcmódjának megváltoztatására, vagy a teljes pusztulást hozzák.

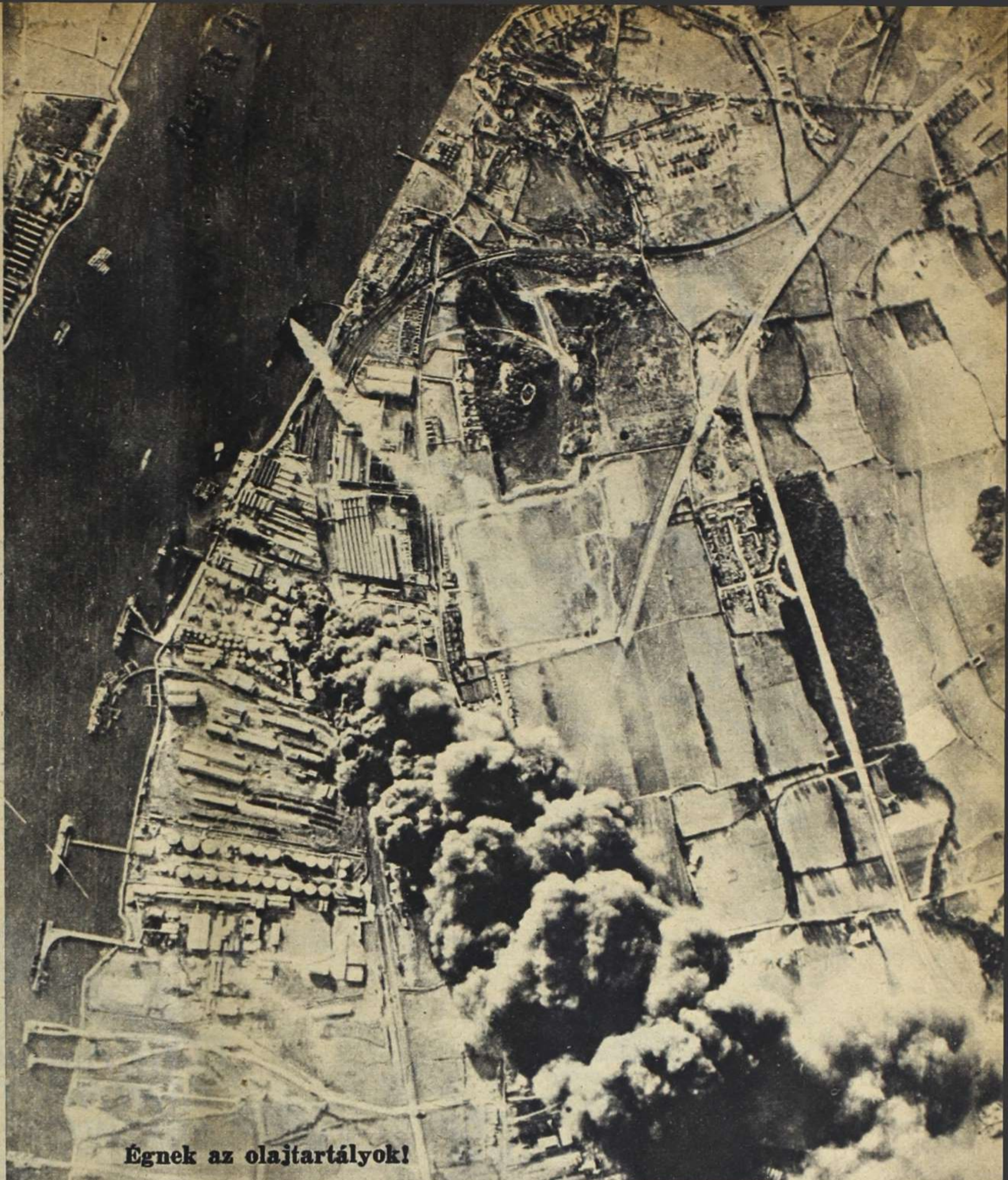
B. T.



Baloldali vázlatunk kétféle bombavetés elméletét magyarázza. A levegőben repülő két gép közül az első a magasvetés módját és a bomba útját ábrázolja. A második a zuhanóbombázógép támadási formájára világít rá


A bombák tízezrei állanak készen a német arzenálokban

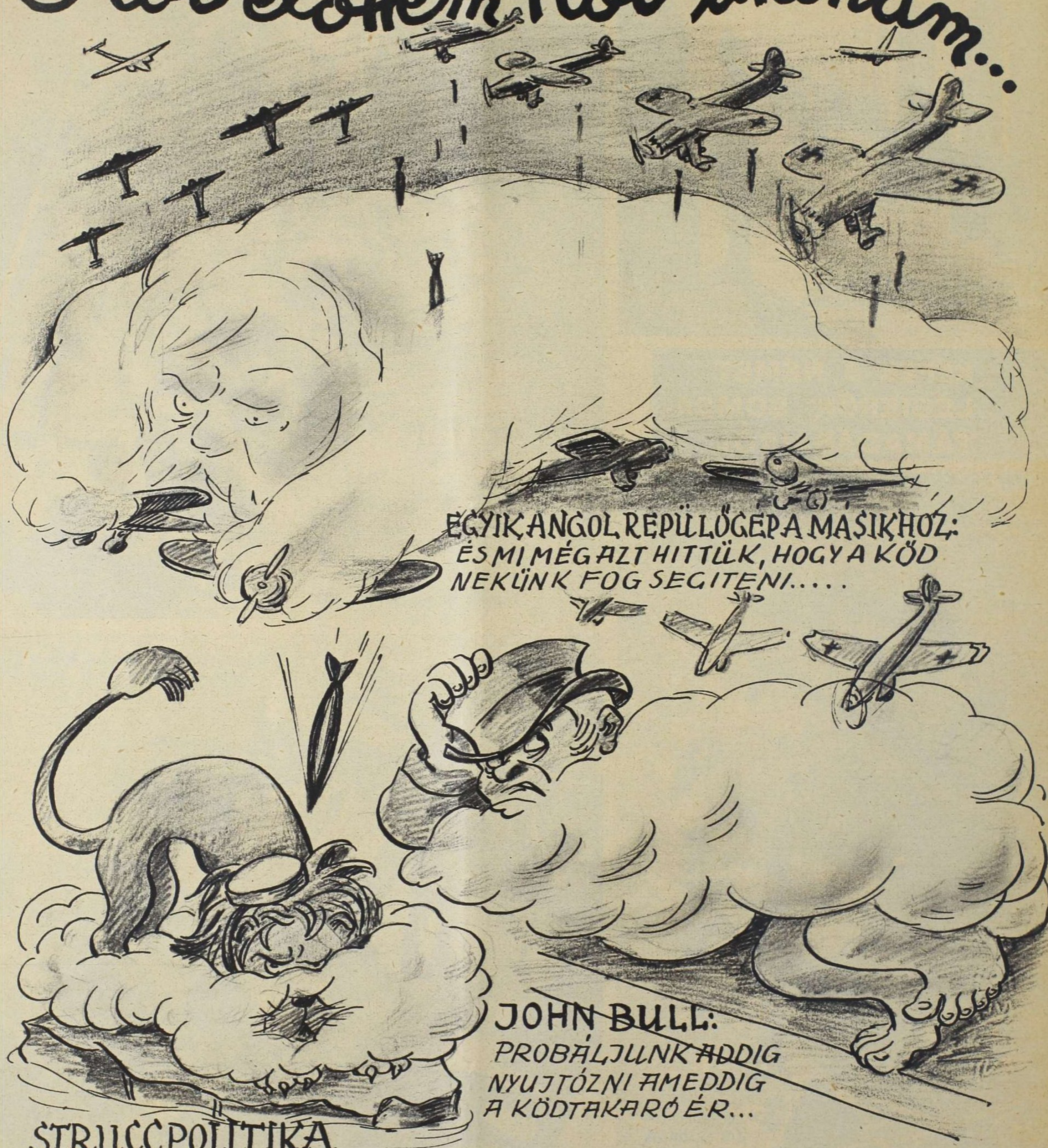
KÉPEK A NÉMET LÉGIERŐK BOMBA-TÁMADÁSAIRÓL


Égnek az olajtartályok!


Jól láthatók a becsapódások


Magasvetés. A bomba éppen kioldódott és hull a földi célok felé

Köd elöttem köd utánam...



KÉPEK, SZÍNEK, FELJEGYZÉSEK AZ ELSŐ ERDÉLYI ÚTRÓL

ÍRTA KELEMEN ERNŐ

A magyar polgári légiforgalom gazdagabb lett. A terület, amely felett a magyarázslós utasgépek kényük-kedvük szerint röpködhetnek, mintegy negyvennégyezer négyzetkilométerrel nagyobb lett. És megnőtt a magyar repülőterek száma. Visszakaptuk a nagyváradi, a kolozsvári, a marosvásárhelyi jól megépített repülőtereket, sőt légipostásaink, sportrepülőink ezentúl leszállhatnak majd Székelyudvarhelyen, Gyergyóditrón, Csikszeredán és Kézdivásárhelyen is. Jegyezzük fel, hogy a repülőtérépítésben a románok nem voltak szőrösszivűek. Tudták, hogy a repülésé a jövő és az utasgép a legfontosabb közlekedési eszközök egyike. A románok tehát egymásután építették a repülőtereket. Nem törődtek azzal sem, hogy a LARES, a román légiforgalmi vállalat épp, hogy csak kibujt a gyermekcipőiből. Nagyváradra például sohasem repültek el a LARES utasgépei és a nagyváradi repülőtéren most mégis jóképű állomásépületet találtunk. A kolozsvári repülőtér »indóháza« pedig meglepően modern, tágas, rendeltetésének kitűnően megfelel.

*

A nagyváradi repülőtér állomásépületének emelete valóságos labirintus. Picinyke szobák között megtévesztő folyosók keresztezik egymást. Az épületnek ez a része pilótaszállónak készült. Most az apró szobákban ismerős arcokat találtam. Pilótáink foglalták le az emeleti kis »szálloda« üres helyiségeit.

Hogy volt, mint volt... és megindult a beszélgetés arról a boldog pillanatról, amikor a magyar repülőgépek a rabságból felszabadult nagyváradi talajon először értek földet.

— Valóságos kis vár ez a repülőtér, — hallom a felvilágosítást. — A szélén lövészárkok sorakoznak. A lövészárkok előtt huszonkét betonerőd, köröskörül pedig ötszörös drótakadály védi Nagyvárad repülőterét. A betonerődöket földalatti folyosók kötik össze egymással, illetve csak — kötötték, mert a betonerődök elpusztulnak...

— Hogy-hogy? — kérdem.

— Mióta a románok elvonultak, éjjelente idejár a környék magyarsága. Jönnek férfiak, asszonyok és a betonerődből ki-ki magával visz emlékül kisebb-nagyobb darabot. Azt mondják, hogy jussuk van hozzá. A román hadsereg ugyanis a magyar polgárok pénzén építette ki erdélyi védelmi berendezését. Szinte minden héten újabb és újabb fegyverkezési adóval sujtotta a magyar gazdákat.

*

Nagyszerű honvédségünk nagyszerű vezetői egyetlen percet sem mulasztanak el, hogy a magyar honvéddel minél jobban megkedveltessék a — repülőgépet.

A nagyváradi repülőtérre például egy gyalogos ezred érkezett. A közeli kaszárnyából jöttek puska, borjú és csajka nélkül. Az ezredparancsnok is gyalogosan járt az élen. Mikor a hatalmas menetoszlop bekanyarodott a repülőtérre, mingyárt zászlóaljakra, századokra oszlott fel. A századokból szakaszok lettek. Minden szakasz körülállt egy-egy repülőgépet. Éppen jókor jöttek: vitéz Laborczffy ezredes dandárjának felderítői, vadászai és bombázói pihentek a nagyváradi repülőtéren. Így hát negyven, hatvan, száz repülőgép mellett egyszere kezdődött el honvédeink számára a magyarázó, oktató, ismertető előadás.

Odamentem az egyik idősebb honvédhez.

— Kenduram hová való? — kérdem.

— Kiskunlacházai vagyok.

— És látott-e már ilyen közelről repülőgépet?

— Dehogy láttam. Éppen azon csodálkozom, hogy ez az ördöngős masina olyan boszorkányos biztonsággal kúszik a levegőben, itt lenn a földön pedig milyen jámbor, egyszerű jószágnak látszik...

Honvédem kidülledt szemekkel nézte sokáig a Heinckel-gépet. Vizsgálgatta minden oldaláról. Ahogy figyeltem, az volt a benyomásom, hogy ennek a kiskunlacházai infanteristának itt, ez a repülőgépek közvetlen közelében eltöltött félóra volt hadbavonulása óta a legnagyobb élménye.

*

Erdély felett! A Junkers, mintha láthatatlan sinein vastag sodronykötéllel eszeveszett tempóban húzták volna előre, olyan nyugodtan, olyan biztonsággal, olyan sebesen szállt, repült Kolozsvár felé. A HA-JUA-val jártam már az Adria partján, voltam északon, a Keletitengernél, többször elvitt Európa szívébe, egyszer pedig elröpített a Balkán méhébe is. Mindig engedelmes, derék, jóságos, becsületes, készséges szállítóeszköz volt. Sohasem jutott eszembe, hogy megtámadjam vagy hogy éppenséggel menetközben a HA-JUA ablakán át kimásszak a szárnyára... Pedig ezúttal ez lett volna a jó! Végigkalapácsolni a szárnyakat. Döngetni a nagy gép aluminiumfalát, megrázni a testét teljes erővel, beleordítani a végtelennek tetsző légűrbe, hogy:

— Te HA-JUA, tudod-e, hogy Erdély felett repülsz? Erdély magyar hegycsúcsai integetnek feléd. Azok a deszkaházak odalent a völgyben — Magyarpatak község. Ott van Nagykakucs! Te HA-JUA mingyárt a Királyhágó felett leszünk... És az a tornyos város Bánffyhunyad, amott pedig már a Szamos vize látszik. Igen, igen — alattunk ez a vasútvonal kincses Kolozsvár felé vezet. Istenem, még tíz perc és — HA-JUA tudod-e, hogy Kolozsvárra érünk...

Felségesen szép volt a táj, amerre csak a nagy Junkers ablakából el lehetett látni. Néztünk szótlanul, magunkba szívtuk a felejthetetlen benyomásokat, szinte majd felfaltuk az egymást kergető panorámákat. És ahogy arcomat odaszorítottam a repülőgép ablakához, az ablaküvegen hatalmas könnycsepp szaladt végig. Ott fenn, ezerötszáz méter magasban Erdély felett a HA-JUA utasai könnyeztek. Miért sírtunk? A bosszúság könnyei voltak azért, mert ez a nagydarab gyönyörű magyar föld huszonkét évig idegen rabságban szenvedett. Az öröm könnyei voltak, mert — a szél Nagyvárad, Kolozsvár, Kelet-Magyarország, magyar Erdély földjén újra piros-fehér-zöld zászlót lengetett.

*

Ujváry kapitányt ki ne ismerné a magyar repülés világában, ki ne ismerné az európai pilóták közül? Az egyenruháján látható rangjelzés szerint őrnagy úrnak, ezredes úrnak kellene szólítani, mégis a magyar repülés barátai számára megmaradt egyszerűen csak — »Kapitány Urnak«. Érdekes ember, minden évben fiatalabb lesz. Agilitása, szolgálatkészsége alig ismer határt. A neve a hadikrónikák dicső lapjain szerepel, a »forgalomban« pedig azon kevesek közé tartozik, akiről Berlinben is, Párizsban is márványemléktáblák feliratai beszélnek. Milliomos — légkilométerekben. Milliárdos a szaktudását illetően. A kedve, humora békebeli aranyat ér. Egy baj van csak: az ujságírót nem nagyon szereti.

— Ti mindent összeírtok, engem pedig hiába is kérdezel, mert ha megírod azt, amit mondok, egyszerűen letagadom. Érted: letagadom! — jegyzi meg, ha ismerős ujságírót lát.

Nos, Ujváry kapitány is meg volt hatva, amikor a Junkers-szel tisztelgő köröket írt le a kolozsvári repülőtér felett. Utasrepülőgéppel ugyanis még ő sem járt Kolozsvár repülőterén. Pedig Ujváry László

valamennyi európai közforgalmi repülőteret ismeri. Mikor azután kiszállt a gépből, ránézett a modern állomásépületre, fehérkesztyűs kezével leszakított egy szekfűt a park virágaiból és így szólt hozzám:

— Látod, bennünket magyarokat, a magyar repülést, — mégis szereti az Isten!

*

Valamikor »Amerikának« hívták, azután »Gambrinus« lett belőle, most egy nagyméretű pirosbetűs tábla »Varga-étteremként« hirdeti... Szemben van a Szent László templommal, ott a kolozsvári Mátyás király-téren. Már a bejárata is feltűnő: szorgos szakácsok erdélyi flekkent sütnek az üvegfala mögött. Odabenn hármasban ebédeltünk. Kérdéseimmel vitéz Kiss Gyulát és Ladomerszky Dezsőt ostromoltam. Azt szerettem volna, ha a budaörsi közforgalmi repülőtér illusztris igazgatója és a magyar kereskedelmi repülés kedvelt »vezérkari főnöke« elmondotta volna, hogy mikor indul el Budaörsről az első menetrendszerinti utasgép Nagyvárad, Kolozsvár és Marosvásárhely felé? Mikor repülhet a budapesti polgár reggelenként Nagyváradra, Kolozsvárra úgy, hogy ha kedve tartja, estére már vissza is térhet Budapestre? És vajjon lesz-e arra is mód és alkalom, hogy reggelenként a kolozsvári, meg a nagyváradi polgár is repülőgépen ellátogathasson Budapestre úgy, hogy ha akarja, az éjszakát már ismét Nagyváradon, Kolozsvárott töltheti?

Jaj — a magyar utasrepülés fájó pontjáról beszélek. Kicsi ugyanis a kereskedelmi repülésünk repülőgépparkja, kevés az utasgépünk. Budapest és Kolozsvár között párhuzamos légi járatról, — hallom — legalább is egyelőre, szó sem lehet. Pedig — milyen szép volna, ha reggel és este a menő-jövő Junkersek éppen a Királyhágó felett találkoznának.

*

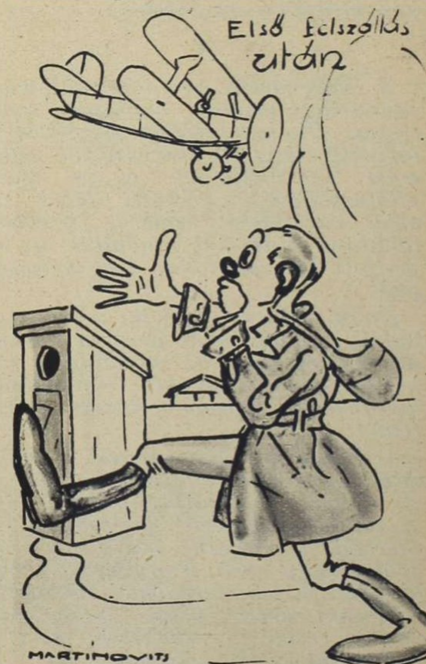
Vastag homokréteg fedte és mégis dübörgött a kolozsvári Mátyás király-tér aszfaltja. Mellettem a folyamőrség zenekara fújta az Erdélyi-indulót. Szemben velem ott állt a Főméltóságú Ur és éppen a gyalogos repülőzászlóalj tisztelgését fogadta.

Repülők meneteltek a legfőbb hadúr előtt nyílegyenes sorokban, fegyelmezetten és kemény lépésekkel. Díszlépésük alatt szinte dübörgött a föld. Frissen borotvált arcú fiúk tiszta ruhában, ragyogó fegyverrel, — öröm volt őket nézni. Olyan látvány volt ez, amelyet senki sem tud elfelejteni. Pompás emberanyag, korszerű felszereléssel. De íme, feltűntek a repülők a levegőben is. Most már nemcsak a föld dübörgött, hanem zúgott a levegő is. Bombázó raj repült el a díszmenet felett. Majd az ejtőernyős század következett. Ezúttal először szerepeltek a nagy nyilvánosság előtt. Százezer szempár nézte őket és láttukra orkánszerű éljenzés csapott fel a Mátyás király-téren. A honvéd légierőnek ejtőernyős premierje a kolozsvári főtéren kitűnően sikerült.

*

Koromsötét este volt. Odalent nem lehetett látni a hegyet, a völgyet, a folyót, a várost, a falut és a földet sem. Idefenn, kétezer méter magasban a HA-JUA ablakai világosak voltak. Odakint vihar tombolt. Patakokban csurgott le az eső a repülőgép szárnyairól. Bent, a repülőgép kabinjában viharral, sötétséggel mit sem törődtünk. Cserélgettük az élményeket, vázolgattuk az első erdélyi légi út benyomásait. A vasúton, az autobuszon rendszerint fáradt útitársakkal találkozik az ember. A repülőgépen mindenki friss, élénk és az utasok között vígan folyik a szó. Különösen mikor arról beszélhettünk, hogy a magyar Erdély újra a miénk.

És alig hogy elhagytuk Kolozsvárt, Nagyváradot, a HA-JUA máris Budapest felett járt. Már vége volt a sötétségnek is: odalent millió apró lámpás ontotta fényét. Budapest csillogva, ragyogva fogadta a Kolozsvárról elsőnek érkezett légi utasokat.



† Martinovics Béla rajza.

REPÜLŐHŐSÖK MESÉLNEK

A. M. német haditudósító írja:

A hidegtől meggémberedtek az ujjaim, amint a hátsó géppuskaállás fegyverét tüzelésre készen átkulcsolták. Ötezer méteren repül zuhanóbombázó századunk. Sűrű reggeli köd választ el a békésen alvó földtől, mely fölött gyönyörű ékalakú rajokban húznak gépeink a csatorna felé. Lentről néha tompán csillan a párán át a kis tavakról vagy patakokról visszaverődő korahajnali napfény. Jókora darabot repülünk még a francia partok felett, mikor az utunkat biztosító Messerschmidt-századok első gépei feltűnnek. Alattunk, mellettünk, jobbról és balról cikáznak ide-oda, éberen őrködve.

— Balra előttünk a csatorna, távolabb az angol partok — hallom a fejhallgatóban a pilóta hangját. Tudtomra adja, hogy közeledünk célunkhoz. A kék és lila szín leírhatatlanul gyönyörű keverékében tündöklik alant a máskor meglehetősen haragos és szeszélyes csatorna vize, felületét néha gyengéden felborzolja az üde reggeli szél.

Néhány perc mulva sziklákkal, majd megművelt földekkel, utakkal és erdőkkel tarkázott táj jelenik meg a Ju. 87-esek alatt: Anglia. Az angolokat bizonyára még álmukban lepjük meg; eddig még egyetlen légvédelmi üteg torkolattüze sem villant a mezők és kertek közül.

— Figyelem! Rögtön lecsapunk! — szól hátra a pilóta a fedélzeti távbeszélőn. Válaszom nem késik. — Készen vagyok! — Lábaimat nekifeszítem a gépfenék merevítéseinek és kezeimmel megkapaszkodom a rögzített géppuskában. Még egy pillantás az ejtőernyő hevedereire és fejem fölött a biztonsági fogantyúra, melyet ha meghúzok, az ülések üvegborítása egy szempillantás alatt lerepül. Nos, utánunk az özönvíz...

A motor velőkighatóan bömböl, a levegő süvít, sebességünk egyre nagyobb. Zuhanunk.

Egyszerre valami mázsás súllyal nyom be az ülésbe. Szemeim előtt egy másodpercre elsötétül minden, az üvöltés elhalkul, pilótám »kivette« gépét a zuhanásból. Ez volt az egész támadás legveszélyesebb pillanata.

De felébredtek a Tommyk is. Tüzet nyitnak az összes rendelkezésre álló fegyverekből. A robbanó felhőcskék fekete vattapamacsai sűrűn helyezkednek el körülöttünk. Azonban nem marad hosszú idejük a célzásra. Teljes gázzal kirepülünk a nem éppen kiváló módon működő ütegek lőtávolából. Váratlanul, mint a derült égből lecsapó villám, támadtak stukáink a vakító nap felől Dover kikötőire. Köveren gomolygó fekete füstfelhők szállnak fel a dokkokból és raktárakból az ötmázsás bombák nyomán.

Alacsony repülésben tartunk hazafelé. A híres krétasziklák felett vad légi harc tombol angol és német vadászok között. A minket fedező Messerschmidtek »keringőznek« az angolokkal. Távolabb jobbra egy gép meredek szögben zuhanni kezd. Rögtön leér és összeroncsolódik a vízfelületen. De nem. Néhány méterrel a tenger színétől vízszintes repülésbe megy át és nagy ívben elkanyarodva, mint a villám, közelít felénk. Legömbölyített szárnyvégei elárulják nemzetiségét: egy Spitfire.

— Ellenséges vadász balra mögöttünk — figyelmeztetem a pilótát. Gépünk bedől és irányt változtat. Géppuskám biztosítékát kioldom és rövid sorozatokat küldök az angol elé.

Kissé későn támadott a Spitfire. Időközben elértük a partot és mielőtt még szorosabb ismeretségbe került volna az ott elhelyezett nehéz légvédelmi ütegekkel, megfordult és hazafelé baktatott.

Támadásunk eredményét nem tudtuk százszázalékos biztonsággal megfigyelni, de annyi megállapítható volt, hogy jó munkát végeztünk.

✱

Álmodom? Olyan furcsa minden. Balra mellettem barnásszürke ruhájú alak ül. Bőrkesztyűs keze a kormányszarvakat markolja, félig kinyujtott, csizmás lábai két pedálon pihennek. Tekintetét mereven előreszegzi, minden idegszálával a motorok dörgését figyeli...

Mégis csak valóság. Ismét a szürke hétköznap. Repülés az ellenség fölött a jó öreg Do. 215-össel. Hátrafordulok. Szerelőnk, aki eddig a hátsó alsó géppuskánál hasalt, most amennyire a szűk fülke engedi, felegyenesedik és mögénk áll. Ránk néz, becsületes nyugodt arcán kis mosoly fut át, letekint az üvegezett géporr előtt gomolygó felhőkre, majd visszatelepszik őrhelyére. Valamivel magasabban mint mi, nekünk teljesen háttal ül a hátsó géppuskalövész, aki a felső légteret figyeli. Milyen groteszk látványt nyujt ez a szélesvállú ember. Bélelt sapkájának két oldalán kidudorodnak a fedélzeti távbeszélő fejhallgatói... szakasztott olyan, mint egy búvár... a sapka hátsó részéből kiinduló kábel a légvezeték, mely azután a fülke többi kábelének szövevényébe tűnik el. A határa csatolt ejtőernyő, a felfújható úszómellény teljesen elváltoztatják az ember megszokott körvonalait és búvárhoz, vagy fantasztikus regények marslakójához teszik hasonlóvá. Ugyanilyennek látom magamat is a megfigyelő, úszómellényesen, csizmásan, ejtőernyősen és ilyenek vagyunk mi, német repülők a gépeken egytől-egyig.

Felriadok az álmodozásból. Nekünk ezen a bombázón itt a csatorna felett feladatunk van; nézzük csak!

Egy hajókaravánt kell megtalálnunk, melyet távolfelderítőink jelentettek.

Élesen emelkednek ki a fehér krétaszirtek a tenger szürkés színű vizéből. Északnyugati irányban repülők. Jobboldalt egyszerre halványpirosság fut szét az ég alján, egyre erősebb lesz, már minden vörös fényben úszik; a szárnyak, a géptörzs és az egész kabin belseje. Felkelt a nap. A térképet tanulmányozom és amint felpillantok, megfogom a pilóta karját. Jobbkezem némán előre mutat. Hét kicsiny füstzászló úszik alant a távolban: megvan a hajókaraván! Ugyanabban a magasságban maradunk. Az irány megfelelő. De már itt is vannak a bodros robbanófelhőcskék. Egymásután lassan a mellettünk fekvő rohamsisakok után nyúlunk és felveszszük őket a repülősapkára. Igen jó védelem ez a sűrűn röpködő gránátrepeszek ellen. Gépünk a légvédelmi tűz ellen oldalozó mozgásokat végez. Megy minden a megszokott kerékvágásban. Lassan megnyílnak a bombatár fedőlemezei. Az első rárepülésre kiutalványozott adag húsz méterre a hajóktól hatalmas szökőkutakat korbácsol fel a tenger vizéből. Mégegyszer támadunk és... biztosan »ül« a sorozat. Égve süllyed el két telibetalált hajó. Harmadszori támadásra már nem kerül sor. Barátaink ott lent menekülnek a szélrózsa minden irányában.

És most ismét a jól megszokott mozdulat következik, pilótánk ad kifejezést a siker feletti örömének: jobbszárnyán át lecsúsztatja a gépet és csak harminc méterre a tenger színe felett hozza újra vízszintesbe. Egészen kis magasságban repülünk tovább.

Valami kiemelkedik a vízből: egy hajóroncs orrát, kéményét és kettétört árbocát nyaldossák az aránylag sekély tenger hullámai. Arrább egy újabb gőzös tatja, megtépázott kötélzetű árbocok erdeje, majd egy szelelőcső emelkedik ki kísértetiesen a ritkás köddel borított, piszkos színű vízfelületből. A menekülő angol expedíciós hadsereg hajóinak és elpusztult katonáinak temetője ez, melynek sírkeresztjeit kémények, árbocok, emelődaruk, roncsok képezik.

De mi az ott jobbra a vízen? Hatalmas világoszöld folt borítja be az ólomszürke hullámokat. Figyelmeztetem a pilótát: arra repüljünk. Valami fehér bukdácsol ott, amin mozgást is észlelünk. Már tudom, miről van szó. Integető emberalak áll egy fehér felfújt gumi mentőcsónakban. Hajótörött német repülő. A vízenúszó nagykiterjedésű zöld folt a csónakra szereit festékes zacskó tartalma, mely a vízre öntve, hosszú ideig megmarad és az arra repülők figyelmét a szerencsétlenül jártakra felhívja.

Élesen bedől a bombázó és körözni kezd a gumicsónak felett, melynek utasa a megmentett emberek boldogságával integet felénk. Mi természetesen nem szállhatunk le melléje, mert bombázónk nem vízigép, de már zümmög a rádióleadó hívása: parti mentőállomások, figyelem! A négyzethálózat X. kockájában szerencsétlenül járt német repülőre bukkantunk...

Támpontunkra visszatérve, meghallottuk, hogy a megtalált repülő egy a szomszédságunkban állomásozó bombázó alakulat parancsnoka, kinek gépét légvédelmi gránát találta el. De a Végzet úgy akarta, hogy a hajótörött ne érje el többé a hazai partokat. A megmentésére kiküldött két fegyvertelen vöröskeresztes gépet a repülőszellemtől áthatott lovagias ellenfél vadászgépei a csatorna felett lángbaborítva lelőtték.

✱

»Valahol Angliában« éjjeli bombázóútra állnak készen Whitley-ink — beszéli el az egyik angol gép-parancsnok. Az összes részletekre kiterjedő megbeszélés után indultunk a syltszigeti támpont megtámadására. Start előtt áttanulmányoztuk a szigetről előző nap készített légifelvételeket, amennyire lehetett, kimerítő időjárásjelentést kap-

tunk és feljegyeztük a feladat végrehajtásához szükséges utasításokat: mivel a sötétben nem repülhetünk zárt alakzatban, a gépek egyenként, meghatározott időben indulnak, különböző útvonalon közelítik meg a szigetet és hasonló módon térnek vissza. Minden gép hét és fél percig tartózkodhat célpontja felett, meghatározott magasságban, hogy az összeütközés veszélyét elkerüljük.

Holdtölte van. A jó öreg égi vándor sápadt fénye gyönyörűen beezüstözi alattunk a tengert. Mintegy 10 percnyi késéssel érkeztünk meg Sylt fölé, mert kompasszunk nem működik kifogástalanul és ez a kis hiba tíz mérfölddel délebbre vitt bennünket. Északnak fordulunk tehát, tizenöt mérföldet repülünk és egy nagy kanyar után észak felől közelítjük meg célunkat. Nagyszerűen látszik alattunk a sziget. Zeg-zugos útvonalat repülünk felette, hogy működésbe hozzuk a légvédelmi fényszórókat és a tüzérséget. Amint ez megtörténik, azonnal fényképen rögzítjük az ütegek és fényszórócsoportok helyzetét, amire a későbbi támadásokhoz szükségünk lesz. Pilótánk igyekszik zavarni a fülelőkészülékeket. Leállította mindkét motort, állandóan vargabetűket ír le a géppel, miközben a változtatható emelkedésű légcsavarok állásszögét változtatja. Ez utóbbi művelet következtében az üresen járó légcsavarok változó hangon sivítanak.

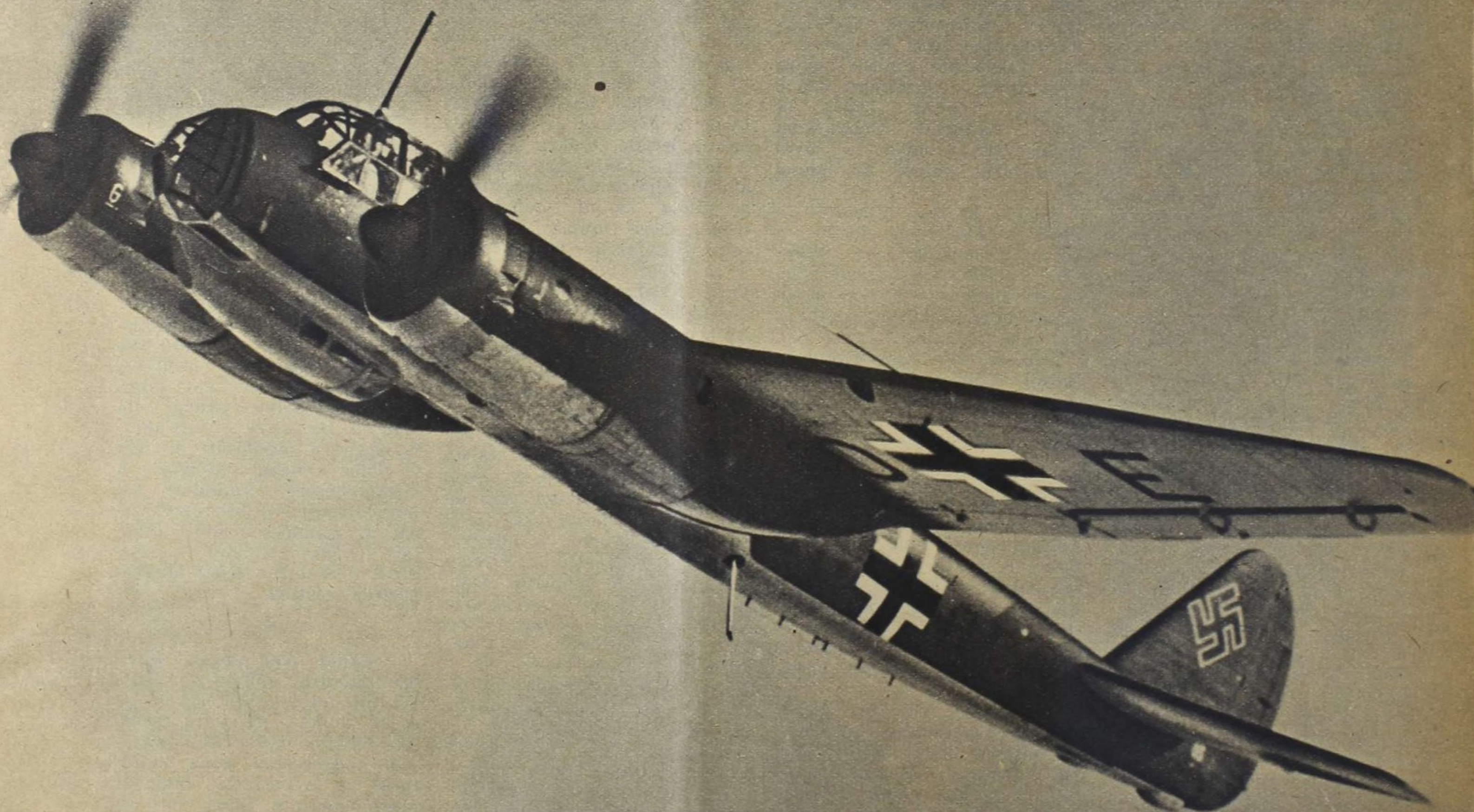
Időközben beérkeztek már többi gépeink is. Bámulatos a német elhárítás magas foka. El kell ismernünk, hogy a felszerelés és a legénység kiképzése tökéletes. 10—12 fényszóró irányul egyszerre gépünkre. Oly erősek ezek a kékszínű sugarak, hogy még ha közvetlenül nem is világítják meg a keresett gépet, a levegőben lévő gépeink jórésze mégis látható. Ha nem sikerül egyet-egyet elkapni, úgy az egysorban felállított fényszórók, néha 20—25 darab, váratlanul, merőlegesen az ég felé irányítják sugaraikat s mintegy fényfalat alkotnak. Az ezt keresztező pilóta gépének jócskán kijut az elhárító fegyverek tüzéből. Bombáink célzásának megkönnyítésére és részben az elhárító tüzérek vakítása céljából ledobtunk egy ejtőernyős világítóbombát, melyet sem az ágyúknak, sem a gépágyúknak nem sikerült lelőniök.

Pilótánk váratlanul megbuktatja a Whitley-t. Egy másodpercre kék fény önti el a vezetőfülke felől a bombázó belsejét. A gép kikanyarodik a tenger felé. Fényszórót kaptunk, mely rövid időre teljesen elvakítja a pilótát. Egy-két perc után azonban már megint a sziget felett vagyunk. Tisztán látszanak a homoktöltések, a hydroplánkikötő hatalmas, vízfelé emelkedő darui, a repülőgépszínek és raktárak. A felénk irányított gránátok mint vörös tűzgolyók röpködnek körülöttünk és egymást követő villanásaik minden gépünk körül vörös fénygyűrűt létesítenek. Másodpercek alatt futják be ezek a lövedékek meglehetősen lapos röppályájukat. Kemény munkát adtak nekünk, míg végre sikerült bombáinkat ledobni. Alakulatunk utolsó gépe, melynek feladata az okozott károk megállapítása, bombáink nyomán több tűzről hozott jelentést.

Fordította: Sebesics László

JUNKERS JU 88. német bombázógép

Nagy sikerrel vetette be az angliai sorozatos és tömeges támadások alkalmával a német légierő a Junkers-gyár legújabb bombázóját, a Ju 88-as típusú, kétmotoros gépét. Teljesítményeiről csodákat mesélnek. Sebessége, fordulékonysága, fegyverzete és tekintélyes bombaterhe, félelmetes ellenségeivé teszik az angol repülőknek. Bővebb műszaki adatok még nem állanak rendelkezésre.



A BOROSTYÁNOS SZENT SZŰZ REPÜLŐI ÉRMET SZENTELNEK



Az érmek megszentelése.

Nemrégiben a »Magyar Szárnyak« hasábjain megjelent egy ismertető cikk vitéz *Barna* Kornél repülőszázados tollából. A magyar repülőtársadalom érdeklődő rétege ebből számára fontos dolgot tudott meg, hogy a repülés védőszentje Boldogságos Szent Szűz. Akkoriban a cikk megemlékezett a külföldön virágzásban lévő kultuszról és annak a reménynek adott kifejezést, hogy a külföldi, elsősorban a hatalmas olasz példa nyomán, ez a tisztelet nálunk is gyökeret fog verni. A magyar repülőtársadalom egy csoportja most, a közelmultban a Borostyános Szent Szűz Repülői néven ennek a gondolatnak az égisze alatt tömörült, hogy az említett célt széles körben diadalra vigye. A mozgalom az első magyar repülőgép-megáldás kezdeti sikere után, most hozzáfogott széleskörű munkásságának nagyvonalú kiterjesztéséhez.



Az érem.

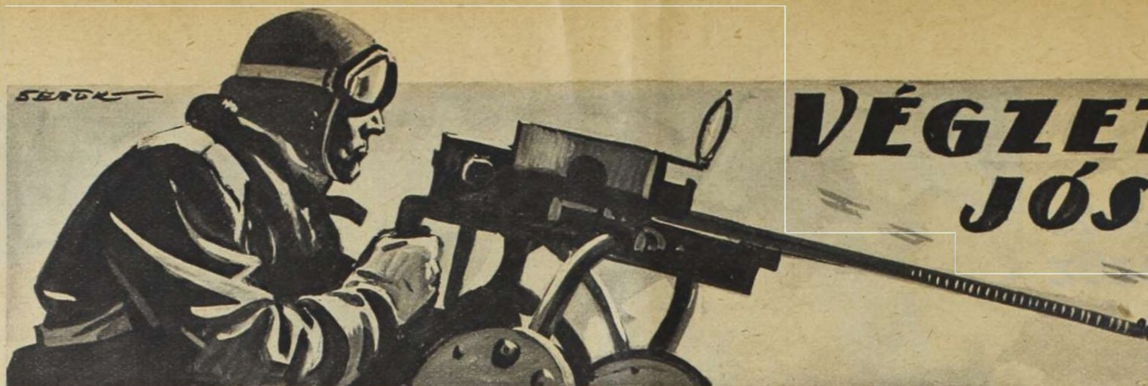
A napilapok már hírt adtak arról, hogy milyen megkapó ünnepség színhelye volt augusztus 17-én a Budavári Koronázó Főtemplom. Bennünket, repülőket ez az esemény igen közel érint és ezért szükségesnek tartjuk róla részletesen beszámolni. Dr. *Kátay* Béla pápai kamarás végezte azt az egyszerű, megható szertartást, amellyel a Borostyános Szent Szűz Repülőinek ezüst emlékérmét áldatták meg. A művészi veret, melyet *Tóth* Gyula szobrásztanár, kiváló plasztikus, a Mátyás jubiláris bélyegsorozat tervezője, továbbá a Kormányzó Ur Ő Főméltósága számára szánt pompás magyar díszkard készítője tervezett, egyik oldalán a Borostyános Szent Szüzet ábrázolja, amint a távolból óvja, védi a magasba emelkedő repülőgépet. A másik oldal a repülők fohászát tartalmazza: »Borostyános Szent Szűz, őrizz meg minket!« A gyönyörű, nyakban viselhető emlékérem finom kidolgozásáról és művészi megtervezéséről *Megyer Meyer* Antal, a Képzőművészeti Főiskola prorektora, híres szaktekintély a legdícsérőbb szakvéleményt adta. Kiemelte a kidolgozás finomságát, a gondolat önállóságát, a jellemző erőt és a finom gondolatkifejezés plasztikai tömörségét. Ennek az ezüst veretnek a mintájára készül el az a plakett is, amelyet a repülőgépek testén fognak elhelyezni, hogy magukon viseljék a Borostyános Szent Szűz jelvényét.

Az ünnepséggel kapcsolatban dr. *Schwartz* Elemér egyetemi ny. r. tanár, a mozgalom kezdeményezője, ismertetőt adott a sajtó képviselői előtt. Ebben rámutatott, hogy Borostyános Szent Szűz név a Lorettói Szűz hivatalos nevének a Virgo Sanctissima Virgo Lauretanának költői szép magyar fordítása. A magyar repülőtársadalom e nemes célzatú szervezetének neve ama lovagrendre emlékeztet, amelyet V. Sixtus pápa a Lorettói Szent Szűz lovagjai néven alapított Lorettó védelmére. Arra a kérdésre, hogy a repülőgépszentelés hol kezdődött, a következő választ kaptuk: — »Olaszországban — mondta Schwartz Elemér professzor. — Ott nagy és ünnepélyes keretben és katonai pompával folyik le évenként a repülőgépek és repülők megáldása. Nálunk az idén volt először hasonló ünnep. A cserkészek rendezték a Hármashatárhegyen. A kezdeményezés a Borostyán Szent Szűz repülőié.«

A szervezetre és céljaira vonatkozólag a következőket tudtuk meg: — »A Borostyános Szent Szűz Repülői a repülőtársadalmat, közelebbről a repülőgépek tervezőit, modelezőit, műszerészeit, munkásait és gyárosait, továbbá a hivatásos- és sportrepülőket, valamint a repülő utasokat és a repülés forgalmi személyzetét oly céllal gyüjti egy táborba, hogy egyrészt a levegőt birtokbavevő technikának művelői kényes munkájukat a Lorettói Szent Szűz oltalma alatt bölcsen, lelkiismeretesen, gondosan és sikeresen végezhessék, másrészt pedig, hogy a levegőben járók ugyancsak a Borostyános Szent Szűznek Istennél való közbenjárására szerencsésen indulhassanak, biztosan repüljenek és egészségesen visszatérjenek a földre. A kitűzött cél elérésére a Borostyános Szent Szűz Repülői évenként egyszer ünnepélyes formában és szentmisével kapcsolatban megáldatják önmagukat és repülőgépeiket. Ugyancsak a kitűzött cél elérésére a vezetőség a repülők védasszonyának képével ellátott érméket veret: nagyobbakat a repülőgépen való elhelyezésre és kisebbeket nyakban való viselésre. Ezeket évközben a Budavári Koronázó Főtemplom plébánosa, mint az itt lévő Borostyános Szent Szűz kápolnájának őre, az évenként visszatérő ünnepi istentiszteleten pedig a repülők és repülőgépek megáldását végző egyházi funkcionárius szenteli meg. A fenti cél érdekében összefogó repülők közé léphet mindenki, aki szándékát a Borostyános Szent Szűz Repülői vezetőségének bejelenti és nevét az ú. n. Babérkoszorús Albumba bevezetteti. Kötelezettségek a felvétellel: a Borostyános Szent Szűz érmének viselése, az évenkénti szentelési szertartáson való részvétel — ha komolyabb akadály nincs — és a munka vagy a repülés kezdetén a rövid fohász mondása: »Borostyános Szent Szűz, őrizz meg minket!«

A lelkes csoport élén védnökként *Albrecht* kir. herceg áll, míg elnöke *Ulbrich* Hugó, a Magyar Cserkész Szövetség országos társelnöke, ügyvezetőalelnök *Gundrum* Zoltán gépészmérnök, a Katolikus Mozgalmak Bizottság részéről pedig dr. *Schwartz* Elemér egyetemi ny. r. tanár, dr. *Mihalovich* Zsigmond prelátus-kanonok és dr. *Kamermayer* Oszkár tanügyi tanácsos vezetik az ügyeket. A mozgalom munkásságát eddig mindenütt a legnagyobb megértés, rokonszenv és mély visszhang kísérte. A magyar repülőtársadalomnak ezzel kapcsolatban csak egy kívánsága van, hogy minél áldásosabb, minél termékenyebb munkásságot fejtsen ki és virágozzék, gyarapodjon napról-napra, míg lélekformáló útját járja.

Szövérffy József



(3.)

Fordította N. B.

Mily nagy csend! Egyetlen zaj a lépteitől származik és ez is furcsán, szinte valószínűtlenül hangzik. Percről-percre megfordult: felcsigázott idegei azt a benyomást keltették benne, mintha követnék.

Amikor közelbe érkezett, a házikó jóval nagyobbnak tűnt fel, mint amilyennek távolból látszott. A nyitott tetőzetű kút mellett két »tüdővészes« ezüstnyárfa meregette az ég felé kevéslevelű, száraz ágait. Az egyik oldalon szalmakazal és ennek oldalában megroggyant szekér az egyik kerék hiánya miatt.

Egy, majd két ablak világosodott ki valami halvány fényforrástól. A légionáriust határtalan vigaszérzet fogta el: biztos lett, hogy emberek közelében van...

Talán alhatik, talán jóllakhatik. Talán a Franco ügyéért lelkesedő nép lakja, szegény katolikus parasztok, akik alig várják az órát, hogy a vörös járomtól megszabaduljanak.

A távolból újabb fényforrások villantak fel, annak jeléül, hogy lakott helység közelébe került s melyet eddig fáradt szemei nem tudtak felfedezni az első házból kiáramló, fátyolos, sápadt fényben, amely már-már kialvóban volt, hogy átadja helyét az éjjel árnyainak.

Be kellett lépnie.

Tisztes távolból megkerülte a házat és közben néhány szóval vendéglátásért könyörgött.

Amikor azonban körülbelül száz méternyire megkerülte a házikót, homályba burkolt alak jelent meg előtte, mintha csak a semmiből jönne s feléje indult: egy kutya!

De Caroli dermedten állt meg.

Mereven bámult a kutyára, mintha csak hipnotizálni akarná. Félt... Észszerűtlen, csak ösztönszerű félelem fogta el, hogy a kutya ugatni kezd.

Barátságos mozdulatot tett a kutya felé, amely szoborként figyelte őt.

A kutya, anélkül, hogy feléje indulna, elkezdte fogait vicsorgatni.

A pilóta megrémült. Hátrált. Közben hangokat hallatott, melyeket békülékenyeknek szánt, de a torka, kiszáradva a belélegzett portól és a szomjúságtól, csak rekedt, szomorú hörgést formált, amely csak felingerelte az állatot, annyira, hogy megmozdult újra feléje.

Ebben a pillanatban a ház sötét falán vöröses fényszöglet nyilt meg és a pilóta inkább kitalálta mint megkülönböztette, hogy egy női alak jön feléje a sötétben. Nyilvánvalóan a kúthoz ment, amelynek ő már a védfalához érkezett. Szeretett volna beszélni hozzá, segítséget kérni. Bizonyára megindította volna és vendégül látta volna. Ki tudja nincs-e fia, vagy szeretője a háborúban?

Hozzálapult tehát a kút mellvédjéhez és várt. A kutya most már nem csak reá vesztegette a figyelmét, hanem követte az asszonyt és szoknyája alá ügetett. Amikor a nő a közelébe jutott, De Caroli elhagyta búvóhelyét.

Valamilyen üdvözlő jel után kutatott, de egyet sem sikerült találnia. Attól tartott, hogy elrémíti. Látta, hogy az asszony összerezzen és megborzadt arra a tudatra, hogy kiáltásba tör ki. Végre ösztönösen olyan tartásba emelte kezeit, amely úgy kérést, mint a barátságot kifejezte és felsóhajtott:

— In nome di Dio!...

A homály túlságosan sötét volt ahhoz, hogy az asszony arcáról olvashasson, de azért érezte, hogy a női kíváncsiság és kegyesség legyőzték az ösztönszerű félelmet.

— Olasz vagyok... repülő.. lelőttek... éhes vagyok — lihegte gyors egymásutánban.

Az asszony nem felelt egy szót sem, csupán jelt adott neki, hogy várjon, ne moccanjon és egy kézmozdulattal megnyugtatta a fogcsikorgató kutyát is. Ezután visszafutott a házba.

A kutya ott maradt néhány lépésnyire a légionáriustól, figyelmesen, bizalmatlanul. A pilóta újból barátságos mozdulatot tett feléje s halkan füttyentett, hogy az állatot magához csalogassa. Ez most már megértette asszonya magatartásából, hogy nem ellenségről van szó, ezért magasra tartott fejjel, farkcsóválva indult el a légionárius felé és szívesen fogadta De Caroli kedveskedéseit, amelyekkel oly boldogan árasztotta el.

Enyelgésük közben újból megjelent az asszony. Kezei között csomagot tartott, melyet a kút mellvédjére helyezett feltárva. Egy palack víz, kenyér és nagy darab friss sajt volt benne.



A pilóta megindulva nézte, meg akarta köszönni, de néhány érzésnélküli szónál nem tudott többet kinyögni. Az asszony ajkaira téve egyik ujját, csendre intette, azután üdvözletet intett feléje. De Caroli fülében halk mondat zümmögött:

Arriba Italia!...

A légionárius mindaddig követte szemeivel, amíg csak el nem tűnt a házban.

Lassan besteledett. A csillagok rezgő, sápadt fénye világította meg csak a vidéket. Hideg lett. Összeborzadt. Szorosabbra húzta mellén a nehéz bőrkabátot, majd leült a földre és megtörve a friss kenyeret, hozzákészülődött az evéshez. De a kezéhez valami melegség simult. A kutya volt. Megkereste a sötétben a fejét, magához húzta és becézni kezdte. A kutya halk morgással válaszolt és az üdvözlését a maga módján, úgy viszonozta, hogy ráspolyos nyelvével végig nyalogatta az olasz kezét.

Az étkezést bajtársi szeretettel és egyetértéssel osztotta meg az ember és a kutya.

Kaland az ellenség földjén.

Mennydörgés ébresztette fel.

Kék, sőt majdnem zöldes fény szivárgott át az alacsonyan száguldó köd és felhőrétegeken. A hajnal hasadása jelentkezett. Azután még egyszer dörgött, messziről, fenyegető, dübörgéssel amely azonban fokozatosan morgásba és erős pattogásokba ment át, míg végül is a távolodás következtében egyre jobban elhalt. A nyári zivatar gyorsan suhant.

A kutya nyakát előrenyujtva, beleszaglászott a levegőbe. Majd visszafordította fejét és a férfira nézett.

— Itt hagylak, barátom... — mondta a legionárius felemelkedve — boldog lehetsz, hogy van férőhelyed...

Még mielőtt a vihar kitört volna, újabb védhelyet kellett keresnie, de jóval délebbre. Fékezhetetlen vágyat érzett arra, hogy mielőbb az arcvonalhoz érjen. Inkább elviselte volna a harc zaját, mint ezt a csendet, ezt a magányt, amely állandóan csapdát rejtegetett részére...

Gyorsan összeszedte tehát a tegnapi szerény vacsorájának maradványait, azokat szétosztotta repülőruhájának bő zsebeibe s miután mégegyszer megsimogatta a körülötte barátságosan ficánkoló állatot, elindult. A ház előtti elhaladtában önkénytelenül is az az asszony jutott eszébe, aki tegnap este éhét elverte. Fog-e még találni útja során ilyen vendégszerető kézre?

A kutya elkisérte néhány lépésnyire, ezután magára hagyta az olaszt és visszaügetett.

Megint magára maradt és ennek a szomorú vidéknek elhagyottsága újra nyomasztóan kezdett reá hatni. A magány, mint élő fenyegetés tűnt fel előtte.

Az ég egyre jobban elkomorodott.

Gyors léptekre fogta a menetet. A tegnapi fájdalom teljesen eltűnt a lábából. Üdének, kipihentnek érezte magát: ezen a napon nagy távolságot szeretett volna lejárni.

A lakott területeket messzire kikerülte, nehogy véletlen találkozás révén felfedjék jelenlétét az ellenséges területen. Élelme az egész napra elegendő volt és egyelőre nem volt másra szüksége, minthogy az alkonyat előtt újra vendéglátást kapjon valamilyen házikóban.

A talaj most már kevésbé volt száraz. Bozótos növényzet kezdett rajta megjelenni. Bár így nehezebbé és fáradságosabbá vált menete, mégis előnyös volt részére a gyors rejtőzés szempontjából.

Mégegyszer mennydörgött.

A legionárius előre kémlelt és a távolban hosszú, zöld vonalat vett észre: erdőség.

— Menedékhely lehet a számomra — mondta.

Egy sólyom repült el mellette víjjogva. A hang hallatára összerezzent, de amint észrevette, hogy miről van szó, nagyot káromkodott izgatott állapota miatt.

Nemsokára elérte az előbb észlelt zöld csíkot. Most látta csak, hogy nem erdőről van szó, mint ahogy szerette volna, hanem egyszerű fasorról, amely műutat szegélyez. Az út dél felé vezetett. De Caroli azonban el akart kerülni minden találkozást a parasztokkal, sőt ami rosszabb, a vörös miliciával és ezért elhatározta, hogy az úttal párhuzamosan a művelés által feltúrt terepen fog menetelni, amely nagyobb eshetőséget nyújt a rejtőzésre.

A vihar egy szem eső nélkül elvonult nyugat felé, ahol a felhők hosszú, fekete függönybe halmozódtak fel és már jó ideje sápadt villogások szaggatták őket. Mindannyiszor a felhőszakadásokon át a nap fénye is beragyogta a tájat, amely így sokkal szebbnek látszott. A fény azonban hamar kialudt és a környék újra felvette előző komor színezetét.

A legionárius figyelmét csakhamar távoli, de állandó és a mennydörgéssel egybefolyó robaj vonta magára. Felhágott hát az út töltésére, hogy körültekintsen s ekkor nagy meglepetésére nagy porfelhőt látott az úton sebesen előremozogni. Az első pillanatokban nem sikerült ennél egyebet megkülönböztetnie, de hamarosan kiderült, hogy gépkocsioszlopról van szó, mely nagy sebességgel álláspontja felé haladt. Gyorsan leszállt a töltésről és az utat szegélyező cserjésbe elrejtőve megvárta az oszlop elhaladását. A tehergépkocsik földet rengetve száguldottak el mellette, talán száznál több is volt az oszlopban és mindegyik tele volt katonával. Az utóbbiak éneke néha-néha túlharsogta a gépkocsik dübörgését és ilyenkor a szokásos katonai strófák ütötték meg az olasz fülét. Az egyik milicista vörös zászlót lengetett. Az arca halotthalaványra torzult az



erőlködéstől, hogy túlkiabálja társait. A legionárius fürkészve nézte a menetet és nem érzett ellenei iránt mást, mint jóindulatot. Ez a népség olyan eszményért áldozta fel egész lényét, melyet teljesen helytelenül fogott fel, sőt talán meg sem értett; és valószínűleg volt köztük olyan is, aki felismerte a tan hamisságát, de kénytelen volt együtthaladni a többivel a testvérgyilkos harcban, mert úgy ő, mint szerettei állandó fenyegetésnek voltak kitéve. Talán voltak köztük öregek, akiknek gyermekei a másik oldalon küzdöttek, kockáztatva azt, hogy saját szüleik golyója öli meg őket, vagy fordítva, ők lesznek apagyilkosok. Félrevezetettek, magának a harcnak a tudatától megrészegedettek, a küzdelembe belekényszerítettek alkották a milicia zömét, melynek a vezetők kényelmes menedékhelyről, nyugodtan falatozva adták ki azokat a rendeleteket, melyek többezrüknek halálos ítéletét jelentették. Munkások voltak, akiket az ekeszarva, vagy ásó mellől, a családi körükből ragadtak ki, hogy egy kikerülhetetlenül bukásra ítélt ügyért harcoljanak.

Mindaddig rejtve maradt, amíg a gépkocsi-oszlop teljesen el nem tűnt dél felé s nem hagyott maga után mást, mint a menet dübörgésével és a katonák énekével átitatott levegőt; ezután felemelkedett és újra gyalogolni kezdett.

Az egész jelenetből az a haszna lett, hogy most már még sem érezte magát teljesen egyedül. Ez a gyors menet, ezeknek az embereknek, bár ellenséges harcosoknak a gyors megjelenése mégis csak az élet jele volt. De egyúttal azt is valószínűvé tette, hogy a közelben csapatösszpontosítás történik s ennélfogva elővigyázatosnak kell lennie. A légionárius még jobban eltávolodott a műúttól és lépten-nyomon a legtüzetesebben átfürkészte a vidéket, hogy az emberek jelenlétének legkisebb jelét is azonnal észrevehesse.

Nem csalódott.

Előbb egy tábort vett észre kifeszített sátrakkal, járművekkel, barakokkal, mozgókonyhákkal.

Ezután közvetlenül mindjárt nagy kört kellett leírnia, hogy ne kerüljön egy óriási csapatösszpontosítás közepébe, amely néhány házikó köré tagozódott, ahol bizonyára a parancsnokság székelt. Abban a törekvésben, hogy olyan vidéken menetelhessen, ahol nyoma sincs a katonáknak, a legionárius még nagyobb kerülőt tett, lemondva az étkezésről és a pihenésről.

Már nyugat felé hajlott a nap, amikor kimerülve, ereje végén földre rogyott és elfogyasztotta előző esti étkezésének maradványait, melyeket mostanáig oly takarékosan megőrzött. A terep hullámosodni kezdett, annak jeléül, hogy közeledik ahhoz a hegylánchoz, amely a sivatagszerű síkságon való áthaladásakor azúrkék függönyként zárta el a látóhatárt dél felé. A növényzet egyre sűrűbbé vált. A nehézségek nőttek.

Ezen az éjszakán egy fa alján, szövevényes szederbokor alatt tért nyugovóra.

A következő nap már eleve veszélyekkel telinek jelentkezett a pilóta számára. Állandósult, fegyverzörgéshez hasonló zaj ébresztette fel, amely rövidesen élénkült. A fák közti menedékhelyéről hosszú harckocsisort látott felfejlődni, mintha csak díszfelvonulást rendeztek volna részére. Jellegzetes orosz harckocsik voltak, melyeket jól ismert. Számukat körülbelül ötvenre tette. Lassan kúsztak fel a lejtőn s erősen himbálóztak a talaj egyenetlensége miatt. Számozva voltak és némelyikből rádióantenna nyúlt ki. Ilyen viszonyok közt nem merészkedhetett ki a szabadba, mert egészen biztosan felfedezték volna.

Földhöz lapult a növényzet között, miközben a tüskék összeszaggatták ruháit, sőt őt magát is véresre karmolták. Szinte elképedt, hogy eszébe sem jutnak övéi. De mindez most egyszerre kiesett életéből, oly visszavonhatatlanul, hogy megkínzott lelke a helyzetszülte aggodalmakon kívül nem érzett mást, mint végtelen vigasztalanságot. Csak néhány kilométernyire kell lennie az arcvonaltól, de miként hágja át az ellenséges vonalat, amely övéitől elválasztja?

Amikor végre előmerészkedett a sűrűből, akkor vette észre, hogy az éjjel újabb csapatok gyülekeztek össze a környező síkságon. A milicisták által elfoglalt tér egyik oldalán mozdulatlan gépkocsisor húzódott meg; mintha csak árnyékolt vonal lett volna, amely mértani ábrába igyekezett hozni az ellenséges tábort.

Miután már többszörösen átvizsgálta és átgondolta a reá leselkedő veszélyes helyzetek mibenlétét, végre is elhatározta menetének folytatását.

Állandóan a ritkás erdő széléhez tartotta magát, hogy az ellenséges csapatok legkisebb jelére azonnal elbujhassék benne. Még mindig nem érkezett el az első ellenséges vonalakhoz... már azt sem bánta volna, ha szemtől-szembe áll az ellenséggel, mintsem hogy így állandóan hullámozzék a reá leselkedő veszély és a szabadság közt, ebben az állandó bizonytalanságban, amely nyomasztólag ülte meg lelkét és túlfeszítette idegeit.

Elmerengéséből hirtelen könnyed zaj, talán gyors lépteké, riasztotta fel.

Ösztönszerűen földre vetette magát, idejében, mert a következő pillanatban már a közvetlen közelében visszhangzott egy pisztoly durranása.

Egy ugrással vastag fatörzs mögé húzódott, hogy fedezze magát a láthatatlan ellenfél ellen s csak ezután nyújtotta előre kissé fejét, összes érzékeit megfeszítve, hogy felismerje azt, megtudja, honnan jön és hogy kellőkép védekezhessék...

Tíz-tizenkét lépésnyire tőle, a cserjés-

sűrűjéből egy milicista bukkant elő. Sovány termetű volt és ábrázatát hosszú s piszkos szakáll fedte. Egyik kezében önműködő pisztolyt tartott és figyelmesen fürkészett mindenfelé, nyilvánvalóan azért, mert keresett valakit. Miután hosszú ideig óvatosan vizsgálódott és nem talált semmit, olyan mozdulatot tett, mintha hívna valakit. A legionárius megdermedt és azt várta, hogy a következő pillanatokban milicisták fogják körülvenni. A vörös azonban hirtelen megállt, majd rövid gondolkozás után De Caroli rejtekhelye felé indult lövésre emelt fegyverrel.

A legionárius körülnézett, hogy menekülési útat találjon. Buvóhelyét azonban minden oldalról szabad térség vette körül, amelyet menekülés esetén feltétlenül át kellett volna szelnie és így teljes mértékben szabad célpontot szolgáltatott volna ellenfelének.

A vörös azonban nem volt biztos abban, hogy hol keresse az olaszt, mert gyanusan tekingetett minden irányban és erősen hegyezte fülét minden áruló neszre. De Caroli így nem is juthatott más elhatározásra, mint arra, hogy kihasználva ellenfele figyelmének más irányba való terelődését, megrohanja őt és fegyverét hatalmába kerítse.

Egyenesen örült is annak, hogy végre küzdhet a létéért; talán annak a visszahatása volt ez, hogy oly hosszú ideig passzivitásra volt kényszerítve többnapos kószálása alatt; izgatottnak érezte magát és idegfeszültsége már pattanáshoz állt közel.

S íme, a szerencse kedvezett neki: a vörös a közvetlen közelében egyszerre csak hátat fordított neki. Tigrisugrással termett rajta ellenfelén, aki ugyanebben a pillanatban szintén megérezte a veszélyt és megfordult... De már későn!

Mindketten a földre estek, összekapaszkodva. A pisztoly kiesett a vörös kezéből és most a két küzdő egyaránt arra törekedett, hogy elérhesse és birtokába vehesse; De Caroli érezte, hogy ellenfele ujjai arcára szorulnak és szemeit igyekeznek kinyomni... kétségbeesett erőlködéssel fogta le a vörös kezét és megkisérelte mozdulatlanná tenni őt, de a spanyol hosszú karjaival könnyűszerrel kiszabadította magát és újra az olasz arcába kapott... Ide-oda hemperegtek a puha fűben... némán... minden erejüket abban összpontosítva, hogy leverjék ellenfelüket... Az olasz egyik pillanatban úgy érezte, hogy ujjaival megérintette a fűben heverő pisztoly hideg agyát; igyekezett megkaparintani, de ugyanekkor már a spanyol is észrevette, hogy miről van szó és összegyűjtve minden erejét, kétségbeesetten igyekezett a pilótától megszabadulni.

Erőfeszítését siker koronázta, mert sikerült ellenfelét hátáról leráznia, sőt egy jól irányzott rúgással messzire el is távolítania.

A következő szempillantásban már talpon is volt, kezében a fegyverrel...

De Caroli látta arca előtt a haláltosztó kis lyukat és magánkívül pattant fel a földről, miközben a másik már tüzelt is...

A lövés a levegőbe ment. Ujra a földre kerültek, szorosan összeölelkezve. Az olasz lefogta ellenfelének pisztolytartó kezét, hogy elragadhassa tőle azt...

Mennyi ideig maradhattak így, majdnem mozdulatlanul, összes izmaikat megfeszítve, összefűzött testtel, remegve a hihetetlen erőfeszítésben?

De Caroli érezte arcán a vörös meleg lélegzetét... levegő után kapkodó lélegzés... a lehelettel együtt halk hörgés hagyta el ellenfele ajkait...

Hirtelen ernyedt el a spanyol. A fegyver az olasz kezébe került, aki talpra ugrott és a pisztolyt ellenfelére szegezte... A vörös reszketett a fáradságtól; sötét tekintettel nézett a pilótára, amelyet a másik kihivásnak ítélt. A spanyol tényleg feléje ugrott, hogy ugyanúgy elkerülje a lövést, mint előbb De Caroli; de az olasz ügyesebb volt és közvetlen közelről ellenfele arcába tüzelt.

A spanyol szótlanul hanyatvágódott, De Caroli pedig az erdőbe vetette magát, anélkül, hogy hátranézett volna, mert biztos volt abban, hogy a lövések felhívták a többi milicisták figyelmét is... Elhatalmasodott felette az az érzés, hogy távolodnia kell élethalálküzdelmének színhelyéről.

(Vége következik.)

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGIPOLITIKA-SZERVEZÉS

Vitéz Bánfalvy István — ezredes. A Kormányzó Úr Őfőméltósága vitéz Bánfalvy Istvánt, a m. kir. honvéd légierők vezérkari főnökét vezérkari ezredessé nevezte ki.

✱

A német légierők vezetői a következő újabb előléptetésben részesültek: vezérezredesek lettek: Stumpff, Grauert, Keller, Udet és Weise; repülőtábornok (General der Flieger) lett: Jeschonnek, Loerzer, Geissler, von Greim és báró Richthofen.

✱

Tilos zónák Törökországban. A török minisztertanács a vezérkar javaslatára a Boszporuszt, a Dardanellákat az Izmid-öblöt, továbbá a bolgár és a görög határt repülőgépek számára tilos zónának nyilvánította.

✱

Gianni Caproni — Taliedo grófja. Az olasz király és császár a Duce javaslatára Gianni Capronlnak Taliedo grófja címet adományozta. A Caproninév ma már nem egy embert vagy egy gyárat, hanem egy egész fogalmat jelent, amely az olasz repüléssel szervesen összefügg. Gianni Caproni a grófi címet harmincesztendős repülőgépszerkesztői működésének elismeréseképpen kapta. A 25 lóerős »Caproni I« 1910-ben emelkedett a levegőbe. A világháború alatt főleg nehéz bombázókat épített. Ma inkább könnyű és közép bombázói ismertek.

Az olasz sztratoszféra-repülés körül is jelentékeny érdemei vannak. Renato Donati a »Caproni 114 A, Q.«-val 1935-ben 14.433 m-es magassági világrekordot állított fel, majd Mario Pezzi a »Caproni 161«-gyel 1937-ben 15.655 m magasságot ért el.

✱

A német vaskereszt lovagkeresztje, amellyel a Führer számos német repülőt tüntetett ki, rangsor szerint megelőzi a császári Németországban adományozott Pour le Méritet.

✱

A francia légierők vezérkari főnöke Odic tábornok lett. Picard tábornok, az eddigi vezérkari főnök, a tényleges szolgálatból kivált. A francia légierők parancsnoka változatlanul Vuillemin tábornok maradt.

✱

Teodorescu román légügyi minisztert bebörtönözték.

✱

Sweeney amerikai ezredes a Condor-légió mintájára amerikai repülőkből és amerikai repülőgépekből álló alakulatot szervez, amely rövidesen belép a Royal Air Force kötelékébe. Az Egyesült Államokban emlékeztetnek arra, hogy a tengelyhatalmak a spanyol háborúban mily értékes tapasztalatokhoz jutottak.

✱

A francia kormány átalakítása kapcsán a légügyi államtitkár miniszteri rangja megszűnt. Az eddigi államtitkár, Pujo tábornok állásától megvált és azt átadta Bergeret tábornoknak, aki a fegyverszüneti tárgyalásoknál már szerepet játszott. A kormánytanácsban a tengerészeti miniszter képviseli a légierőket.

Pétain mint államfő és Laval a helyükön maradtak. Weygand tábornok kivált a kabinetből és Afrikába utazott valószínűleg azért, hogy a hivatalos francia politikának a francia gyarmatokon érvényt szerezzen és De Gaulle szeparatista céljait meghiusítsa.

✱

Guy la Chambre és Pierre Cot, Franciaország egykori légügyi miniszterei ezidőszerint az Egyesült Államokban tartózkodnak. Ennek következtében a francia haditörvényszék csak in contumaciam ítélkezhet fölöttük. Javaikat azonban a valóságban is elkobozzák. Pétain egyébként megtagadta a francia állampolgárságot Pierre Cottól.

✱

Az angol király szeptember 5-én fogadta azt a három amerikai tábornokot, akiket az Egyesült Államok megfigyelőként Londonba küldtek az angol-német háború tartamára. Ezek a következők: a légierőktől: Emmons tábornok, a haditengerészettől: Shorkley ellentengernagy, a szárazföldi hadseregtől: Strong vezérőrnagy.

✱

A francia repülőtisztek korhatára. A francia kormány bejelentette, hogy a francia hadsereg leszerelése megtörtént. A tisztikar leszerelését megkönnyítette, hogy a korhatárt leszállították. A légierők tisztikarának a korhatára a következő:

Vezértábornagy: 55, hadtesttábornok: 54, hadosztálytábornok: 53, dandártábornok: 52, ezredes: 51, alezredes: 49, őrnagy: 47, százados és alantas tisztek: 45.

Akik koruknál fogva kiestek, azokat végkielégítették, illetve polgári állásokban helyezik el.

✱

A polgári életben elhelyezkedett francia repülőtisztek sorát d'Harcourt vezértábornagy nyitotta meg. D'Harcourt a fegyverszünet megkötésekor egy repülőhadtest parancsnoka volt. Most az újonnan felállított család- és ifjúságvédelmi minisztérium (Ministère de la Famille et de la Jeunesse) államtitkárja lett, amit annál nagyobb szakértelemmel fog betölteni, mert maga is tízgyermekes családapa.

✱

A repülőterek és építmények védelmét légitámadások, valamint ejtőernyős gyalogság ellen Angliában Saunders tábornokra bízták.

✱

Finnországban megkezdődött a hadikárok jóvátétele, amelyek jelentékeny részét légitámadások okozták. Eleinte 3½ milliárd márkára, később 6 milliárdra becsülték a háborúokozta károkat, míg a valóságban 9 milliárdot tettek ki. A károk egyharmadát kölcsön útján, kétharmadát pedig vagyonadóváltsággal fedezik.

KATONAI REPÜLÉS

Göring — London fölött. A Német Birodalom tábornagya egy éjszakai támadás folyamán megszemlélte London fölött a támadást végrehajtó német repülőalakulatok munkáját. A tábornagy Ju—88-as bombázógépen repült az angol főváros fölé.

✱

A német ejtőernyős vadászok felszerelése és kiképzése alkalmazkodik ahhoz a különleges harcmódhoz és azokhoz a feladatokhoz, amelyekkel ezeknek az elit osztagoknak meg kell birkózniok. Gyakori eset, hogy sűrűn lakott területeken, esetleg háztetőkön érnek földet. Ilyenkor jó hasznát veszik a náluk lévő bádogvágóollónak, hogy behatolhassanak a tetőablakokon és át tudjanak törni kisebb akadályokon.

Felszerelésükhöz hozzátartozik a mászókötél is és jól begyakorolják őket annak hasz-



Göring birodalmi tábornagy személyesen vezeti a légihadjáratot Anglia ellen



Kesselring tábornagy megbeszéli vezérkarával a támadási terveket

nálatára. Kiképzésük egyébként a hegyicsapatokéhoz hasonlít.

Nemrég derült ki, hogy amikor a németek Bromberg városát kiüríttették azzal az ürüggyel, hogy a Baltikumból áttelepülő német honfitársaiknak akarnak ott helyet biztosítani, a valóságos ok az volt, hogy a nyilvánosságtól elzárt városban új ejtőernyős csapatok végeztek gyakorlatokat, a háztetőkre történő leszállásban és különleges feladataik végrehajtásában. Amint Rotterdam esete később bebizonyította, a brombergi gyakorlatok nem vesztek kárba.

Az ejtőernyős vadászok leszállás közben a legsebezhetőbbek. Ezen úgy iparkodnak segíteni, hogy ködfejlesztő port visznek magukkal, amelyet leszállás közben szétszórnak maguk alatt s az így előálló ködtenger láthatatlanná teszi őket.

A német ejtőernyősök fegyvere a könnyű, gyorstüzelő Mauser-puska, egy újszerű fegyver, amelyen világító fonálkereszttel ellátott céltávcső teszi lehetővé a pontos célzást még éjszaka is.

Ha a ledobott ejtőernyősöknek nagyobb feladatot kellene megoldaniok, ez esetben ejtőernyőkkel erősebb tűzhatású fegyvereket is juttatnak hozzájuk, így a többi között gyalogsági ágyúkat is.

*

Páncéllemezek repülőgépeken. A háborúban résztvevő repülőgépeken elég gyakori a páncéllemezek alkalmazása a repülőgépszemélyzet felső testének és fejének védelmére. Az ilyen acéllemezből készült páncél vastagsága 8 és 12 mm között váltakozik és elég erős ahhoz, hogy a géppuskalövedéket és a szilánkokat visszatartsa.

Az amerikai Rubber Co. állítólag kombinálja az acél- és a gumilemezt s ezáltal 20 százalék súlymegtakarítást ér el a tiszta acéllemezzel szemben.

✱

A negyvenkilencedik légi győzelem. Mölders német őrnagy Anglia fölött negyvenkilencedik légi győzelmét aratta.

✱

Angol zuhanó bombázók. A Németország ellen intézett angol légi támadások során a Blenheim-bombázókon kívül az angol zuhanó bombázók is megjelentek. Angol jelentés szerint benzin- és lőszerraktárakat támadtak meg a zuhanó bombázókkal.

✱

Ejtőernyős rakéták. Az angolok csaknem kizáróan az éjjeli órákban hajtják végre légitámadásaikat, hogy a német légi fölényt az éjjeli sötétség jótékony leplével ellensúlyozzák. Ilyenkor a terep megvilágítására ejtőernyős rakétákat használnak. A rakéták — berlini jelentés szerint — a német fővárosban, az Unter den Linden környékén nappali világosságot árasztottak.

✱

Olaszország vesztesége aug.-ban. Az olasz főhadiszállás jelentése szerint augusztusban az olasz légierők vesztesége a következő volt: elesettek száma: 55, eltűnt: 131, megsebesült: 128. — Egyéb fegyvernemek veszteségei a következők: Északafrikában elesett: 78, eltűnt: 7, megsebesült: 156. Olasz Kelet-Afrikában elesett: 50, eltűnt: 20, megsebesült: 127. Az Alpokban végrehajtott hadműveletek közben megsebesült katonák közül sérüléseikbe belehalt: 22. A haditengerészetnél hősi halált halt: 88, eltűnt: 138, megsebesült: 77. A bennszülött csapatok veszteségei Afrikában a következők voltak. Halott: 259, eltűnt 676, megsebesült: 1516.

✱

Uj hadihajók Amerikában. Az Egyesült Államok kormánya 3.8 milliárd dollár költségen 201 új hadihajót építtet. A hajóépítés öt évet vesz igénybe. Hét csatahajó egyenként 100 millió dollárba kerül. Nyolc repülőgépszállító hajó ára darabonként 57 millió dollár. 27 cirkáló egyenként 30 millió dollárral, 115 romboló egyenkint 8.1 millió dollárral, továbbá 43 búvárhajó egyenként 6 millió dollárral szerepel a flottafejlesztési programban.

✱

A francia légierők vesztesége a háború utolsó 40 napján — francia sajtóközlemények szerint rendkívül súlyos volt. Az elsővonalbeli repülőgépállomány 29 százaléka pusztult el. A franciák néha tízszeres túlerővel állottak szemben. Maurice Arnoux, a »Deutsch—Rennen« egyori győztese — a legkiválóbb francia pilóták egyike szintén hősi halált halt.

✱

Az angol légierők vesztesége — a német véderőfőparancsnokság adatai szerint — augusztusban 1354, szeptember első felében pedig 742 repülőgépre rúgott.

✱

LÉGIFORGALOM

A visszatért keleti országrészek személy és postaforgalmának tökéletesítése céljából gyors intézkedések történtek. A Malert is megindította szeptember 27-én reggel az első utasszállító gépét erdélybe, Marosvásárhely végállomással. Ezek az új járatok egycsapásra közelebb hozták a visszakerült Székelyföldet az ország szívéhez. A postaforgalom gyorsítása céljából külön járatok indulnak néhány nap mulva, melyről következő alkalommal számolunk be olvasóinknak.

Légiforgalom nagy magasságban. A T. W. A. amerikai légiforgalmi társaság az új, négymotoros Boeing—307 S típusú repülőgépekkel ezentúl 5000 méteren felüli magasságban bonyolítja le a légiforgalmat New-York és Los-Angeles között. Nyugati irányban mintegy 14 órát, keleti irányban pedig körülbelül 12 órát vesz igénybe a több mint 4500 kilométeres repülés, amelyet csak egyszer szakítanak meg: Kansas Cityben.

✱

Légiforgalom Dél-Amerika és Európa között. A svájci Aero Revue állítása szerint a légiforgalom a háború ellenére sem szakadt meg Dél-Amerika és Európa között. Az Air France állítólag júniusban hajtotta végre ötszázadik repülését ezen a vonalon.

A braziliai Condor-társaság szerint az olasz L. A. T. I. is fenntartja a légiforgalmat az óceán fölött heti egyszeri járatokkal mindkét irányban.

✱

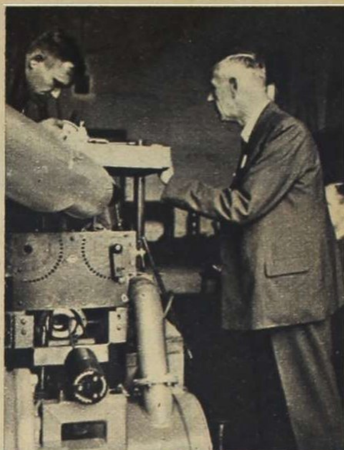
Báró Gablenz, a Luft Hansa igazgatósági tagja ezredessé lépett elő. Gablenz ezredes nemcsak a német légiforgalom kiépítése körül szerzett érdemeket, hanem ő szervezte meg — az Aero Revue szerint a csapatok repülőgépen történő szállítását is.

✱

Légiforgalom az angol birodalom részei között. Azt hinné az ember, hogy az angol légiforgalom teljesen megbénult a háború kitörése óta. Ezzel szemben a valóság az, hogy csak az európai földrész van kikapcsolva az angol légihálózatból, de az sem egészen, mert London és Lisszabon között heti négyszeri járatokkal fennmaradt a légi összeköttetés.

A British Overseas Airways (B. O. A. C.) augusztus 4-e óta a transzatlanti járatokat is fenntartja, még pedig négymotoros Short-gyártmányú repülőcsónakokkal, amelyek postát és utast is szállítanak Angliából Amerikába. A járatok mindkét irányban egyszer közlekednek hetenként. A gépek Irországon, Ujfundlandon és Kanadán át repülnek New-Yorkba, tehát kb. ugyanazon a vonalon, mint annak idején a német Köhl kapitány, aki elsőnek repült át Európából Amerikába.

Az Ausztrália felé vezető légihálózat egy része szintén üzemben van. A vonal a délafrikai Durbanból indul ki és Kelet-Afrikán, Irakon, Indián és a Maláji-félszigeten át éri el Ausztráliát. Sydney és Ujzéland (Auckland), továbbá Bangkok és Hongkong között is fennáll a légi összeköttetés. Az angol hálózat az újzélandi Aucklandnál csatlakozik Amerika csendesóceáni hálózatához.



Otto Maders tanár, a Junkers-művek főkonstruktőre 60 éves. Neve elválaszthatatlanul összenőtt a híres Junkers céggel

A tengerentúli angol légiforgalom központja most a délafrikai Durbanba helyeződött át, ahová 200 főnyi műszaki személyzetet is küldtek.

✱

Argentina csatlakozott a varsói, római és a brüsszeli légiforgalmi egyezményhez. Eddig csak az 1919-beli párizsi CINA-t ismerte el.

✱

Isztambul és Bagdad között megindult a légiforgalom.

✱

Boliviában 15 éves a légiforgalom, amely a rossz közlekedési lehetőségekkel rendelkező országban megbecsülhetetlen szolgálatot tesz. Például Cochabamba és Santa Cruz között az út öszvérekkel 15 napig tart. Ugyanezt 2 óra alatt teszi meg a repülőgép. — Boliviában található a világ legmagasabban elhelyezett repülőtere, amely 4000 méterre a tenger színe felett fekszik

✱

Berlin—Stuttgart—Barcelona vonalon megnyílt a légiforgalom.

✱

REPÜLŐSPORT

A Kroll-vándordíjat minden esztendőben az a német sportrepülő kapja, aki vitorlázó repülőgépen a legnagyobb távolsági repülést végzi. A Kroll-díjat az idén is a multévi győztes: Vergens Erich érdemelte ki, aki most már végleg elnyerte a vándordíjat, ame-

lyet ezúttal *harmadszor* ítélték oda neki.

A Kroll-vándordíjat 1933-ban Berlinben a Kroll-operában tartott birodalmi gyűlésen alapították. A díj nagymértékben hozzájárult a német vitorlázó repülés teljesítményfokozásához, amint azt a győztesek teljesítményeiből összeállított alábbi táblázatból meg lehet állapítani.

1934 V. 20. Ernst Philipp 120 kilométer. Königswusterhausen—Landsberg.

1935 V. 27. Hans v. Miakich 185 km. Trebbin—Abbenrode (Harz).

1936 IV. 14. Erich Vergens 215 km. Trebbin—Wusterhausen (Keleti-tenger).

1937 VII. 24. Günther Haase 287 km. Werder (Havel)—Thunow (Köslin).

1938 VII. 14. Erich Vergens 338 km. Rhinow—Schweinberg (Szilézia).

1939 V. 24. Erich Vergens 522 km. Rhinow—Tiefenried (Dél-Bajorország).

Vergens az 522 km-es rekordot egy »Minimoa« vitorlázórepülőgéppel tette meg és ezzel túlszárnyalta az 504 kilométeres német rekordot.

✱

A svéd Aero Club vezetői lemondtak. A visszalépett vezetők a következők: Virgin tábornok, elnök, Peterson őrnagy vezértitkár, Wenner-Gren alelnök. Mind a hárman közismert alakjai voltak a nemzetközi sportrepülőéletnek, akik hazájukban a hadseregen kívüli pilótakiképzést vezették. Wenner-Gren utódja Wicander igazgató. A többiek helyét még nem töltötték be.

✱

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Költészet és — valóság. Lord Beaverbrook, Anglia repülőipari minisztere kijelentette, hogy az angol légierők Amerikából rövidesen 3000 darab repülőgépet kapnak havonta. Amint utólag kiderült, ez a szám csak jámbor kívánság volt az angol kormány részéről, amelyet az amerikai ipar 1942 közepénél hamarabb nem tud teljesíteni.

Ehhez a nagy ipari teljesítményhez mintegy 40 új gyár felállítása szükséges, amelyeknek egyedül a felépítése és berendezése egy esztendőt igényel. Az amerikai véderőbizottság elnökének: Knudsennek a kijelentése szerint az Egyesült Államokban augusztusban összesen 895 hadi és forgalmi repülőgép készült el. Ezek közül

396 az amerikai légierők számára,

236 az angol kormány megrendelésére,

84 más államok megrendelésére,

174 az amerikai légiforgalom számára,

5 egyéb célokra.

Amint ezekből a számokból megállapítható, az amerikai ipar egyelőre messze van még attól, hogy az angol igényeket kielégíthesse.

✱

Mire képes az amerikai repülőipar? A »Flugsport« közli egy amerikai államtitkár nyilatkozatát az Egyesült Államok iparának teljesítőképességéről. Eszerint az Egyesült Államok gyáraiban 1939-ben 5850 repülőgép látott napvilágot. 1940-ben 14 ezerre, 1941-ben pedig 25 ezer repülőgépre számítanak. Ezekben a számokban a légiforgalmi és a sportrepülőgépek is bennfoglaltatnak.

Az Egyesült Államok légi erőinek adatai szerint az 1939-ben előállított repülőgépek között a katonai repülőgépek száma 2141 volt.

✱

Aerodynamikai kísérleti intézet felállítását tervezik Tokióban. A szélcsatorna teljesítménye: 40 ezer lóerő.

✱

Henry Ford sokat beszéltetett magáról a minap, amikor bejelentette, hogy hathavi előkészület után be tudna rendezkedni naponta 1000 darab repülőgép előállítására. Később 9000 darab Rolls Royce Merlin-típusú nagyteljesítményű repülőmotor gyártásáról tárgyalt az angol és az amerikai kormánnyal. Ez a tárgyalás nem vezetett eredményre, mert Ford ezen az úton is meg akarta akadályozni, hogy Amerika a háborúba beavatkozzék.

Henry Ford a közelmultban, 77-ik születése napján újabb meglepetéssel szolgált. Bejelentette, hogy egy 12 hengeres, folyadékhűtéses repülőmotor gyártására megtette az előkészületeket. A motor teljesítménye 1500 lóerő lesz, tehát nagyobb, mint a szóbanforgó Rolls Royce-motoré.

✱

Repülőbalesetbiztositás. Az amerikai balesebiztosító társaságok évi 20 dollár biztostási díj ellenében minden pilótát és utast 3000 dollárra biztosítanak halál esetére és 500 dollárral sérülés esetére.

✱

Uj repülőtérképeket bocsájtottak ki az Egyesült Államokban. A térképek a következő méretarány szerint készültek: 1:500.000-hez, 1:1,000.000-hoz és 1:2.000.000-hoz.

✱

Ausztrália kormánya 811 darab repülőgépet rendelt a mellbournei állami repülőgépgyárban. A megrendelt repülőgépek Wirraway-típusúak. Ez egy többfeladatos, egyfedelű repülőgép, amely a »North American NA—16« ausztráliai változata.

✱

A kanadai repülőipar. Nemrégiben a kanadai repülőipar válságáról jelentek meg hírek az európai sajtóban, amelyek arról tudtak, hogy Kanada kénytelen amerikai gyártási licenciákat beszerezni, mert Angliától nem tudja megkapni a kilátásba helyezett motorokat és kiegészítő cikkeket.

Időközben Howe, a kanadai utánpótlás minisztere a parlamentben olyan értelemben tájékoztatta a nyilvánosságot, amely a fenti értesüléssel ellentétben áll. Howe szerint Kanada nyolc legnagyobb repülőgépgyárában ezidőszerint 3200 repülőgép van megrendelve. Ezek közül 257 elszállításra készen áll.

1941 tavaszán a kanadai repülőgépgyárak kapacitása havonta 360 repülőgép lesz. A termelés további fokozása érdekében tárgyalások folynak Nagybritánnia és Kanada kormánya között. A miniszter szerint a következő géptípusok vannak Kanadában gyártás alatt:

Fleet 60 gyakorló vízi repülőgép.

D. H. Tiger Moth iskolagép.

Noorduyn Norseman ismeretlen rendeltetésű repülőgép.

N. A. Harvard harci gyakorló gép.

Avro Anson gyakorló gép.

Westland Lysander többfeladatos repülőgép.

Hawker Hurricane vadász együléses.

Bristol »Bolingbroke« kétmotoros vadász.

H. P. Hampden kétmotoros vadász.

Vickers Stranraer kétmotoros vízi repülőgép.

✱

Amerikai óriások. Kundsen, az amerikai véderőbizottság elnöke és Arnold az amerikai légierők vezérkari főnöke aug. végén látogatást tett két kaliforniai repülőgépgyárban. A Douglas-gyárban megtekintették az építés alatt lévő B—19-et, amely a világ legnagyobb bombázó repülőgépe lesz. A Lockheed-gyárban megszemlélték P—38-at, amelyről az Interavia szerint, az a hír járja, hogy legnagyobb sebessége 800 km, tehát a világ leggyorsabb repülőgépének lehet tekinteni.

Minthogy e hírek messziről jönnek, bizonyos ellenőrzésre szorulnak annál is inkább, mert az amerikai sajtó nem minden célzatosság nélkül feregette ki a nyilvánosság előtt a két nevezetes repülőgép kulisszatitkait.

A Douglas B—19 négymotoros mélyfedelű. Szemmelláthatóan a Douglas DC—4 típusú utasszállító gép megnagyobbított és megerősített mása. Erdemes a két repülőgép rendelkezésre álló adatait összehasonlítani.

DC—4: Terjedtség 42.2 m; B—19 64 m.

DC—4: Hosszúság 29.8 m; B—19: 40 m.

DC—4: Magasság ?; B—19 12.0 m.

DC—4: Repülősúly 29.600 kg; B—19 64.000 kg.

DC—4: Működési sugár 3550 km; B—19: 9600—11.000 km.

DC—4: Legnagyobb sebesség 382 km/ó; B—19: ?

DC—4: Utazó sebesség 341 km/ó; B—19 ?.

Az óriási bombázóba négy, egyenként 2000 lóerős startteljesítményű, léghűtéses, 18 hengeres Wright Cyclone motor kerül. Kezelő személyzet létszáma 10. Az üzemanyagtartályok befogadóképessége 41.600 liter. (Tehát mintegy három vagón benzint szív fel a repülőgépóriás.) Fegyverzetet nem közölték a nyilvánossággal. A törzs tetején két géppuskatorony található. Teljesítményi adatok ismeretlenek. Szemmel láthatóan a sebesség helyett inkább a nagy teherbírásra, a működési sugárra és a fegyverzetre vetettek súlyt.

A Lockheed P—38 egy példánya már februárban elkészült, de 3200 km-es próbarepülés után a leszállásnál tönkrement. Az első példány együléses volt, míg a mostani kétüléses. Az Egyesült Államok légierői állítólag 800 darabot rendeltek belőle.

Két folyadékhűtéses Allison motor hajtja, melyek teljesítménye a tavaszi mintapéldánytól eltérően egyenként 1200 lóerő. Fegyverzet: 5 géppuska és 1 ágyú. A géppuskák közül kettő Colt MG—53 mintájú 12,7 mm-es, kettő pedig Colt MG—40 mintájú 7.6 mm-es. Az ötödik ismeretlen. A gépágyú: 23 mm-es Madsen, 50 lövéssel. A nehézgéppuskákhoz egyenként 400, a kisöblűekhez puskánként 1000 lövés tartozik.

Legnagyobb sebessége 800 km/ó, utazó sebessége 740 km/ó. A sebességi adatok valószínűleg túlzottak, mert a tavaszi mintapéldánynál még csak 650 km maximális sebességről volt szó s a mintegy 20 százalékkal nagyobb teljesítményű motorok alkalmazása ezzel az ugrásszerű teljesítményemelkedéssel nincs arányban, különösen, ha az eggyel több géppuskát és az eggyel több ülést is számba vesszük.

✱

A »Nafta« zárgondnokság alatt. A Shell-csoport olaszországi érdekképviseletét, az angol-holland igazgatás alatt álló »Nafta«t az olasz hatóságok zárgondnokság alá helyezték.

LEHULL EGY CSILLAG...

Düsseldorf, augusztus hó.

Légiriadó van. A szirénák velőtrázóan búgnak az éjszakában. Hosszú autózás és késő lefekvés után mély álomból ver fel a jajgató sziréna búgása.

Légitámadás készül: riadó van!

Habozásra nincs idő. Le kell menni a légvédelmi óvóhelyre, a pincébe... Zsibbasztó fáradtság és tizennégy órai autózás után...

Ezt az éjt máskép képzeltem el.

De mindegy. Lassan öltözködni kezdek, felhúzom cipőmet, még a gondolat is lassan sompolyog agyamban.

— Mit ér egy luxusszálloda? Mit ér az európai »kultúra«, ha a magasságok helyett a mélységek felé rohanunk?

Habozásra azonban nincs idő. A nyitott ablakon kitekintek az utcára, az egész város felett mélységes sötétség és csend. Düsseldorf szíve, mintha megszűnt volna dobogni, megnémultak az utcák és a terek kihaltak. Sehol egyetlen lámpa, semmi fényforrás.

— De mi ez?

Végtelen magasságból lágy zümmögés hallható. Mintha szunyog repdesne a kiszemelt áldozat feje körül. Aztán tisztán hallható a repülőgépek motorja.

Itt vannak az angolok!

A sötétbe vesző külvárosok határain kigyúlnak a fényszórók. Fehér fénykévéjük egyszerre beleszúr a sötét égboltozatba. Hirtelen felkavarják a lágy felhőket, végig tapogatják az eget, keresnek, kutatnak...

Most már minden tökéletesen csendes. A légvédelmi sziréna búgása se hallik. A légvédelmi óvóhely teljesen megtelik. De a kíváncsiság fúr, gyötör. A kötelesség azt diktálja, hogy a többi lakótárshoz hasonlóan én is lemenjek az óvóhelyre, mert ha észreveszik, hogy nem tartottam be az előírást, 40 márka büntetést kell fizetnem. Eh mit, nem tétovázok, nem latolgatok. Elvégre az ujságírónak mégis csak végig kell élnie egyszer egy bombatámadást. A pincében ugyanis nem sokat láthatok; innen mindent megfigyelhetek.

Megbűvölten állok az ablaknál. Tekintetem a szimatoló fényszórók idegesen tapogatózó ujjain sétál. A sötét égbolton angol bombázók bujkálnak. Néha-néha úgy tűnik, mintha egy ezüstös testet látnék a fényszórók csóváján keresztülvágni.

De hirtelen kialszanak a fénykévék. Már azt hittem, hogy vége a riadónak, amidőn hirtelen éles motorzúgás hallik. A zúgás fokozódik, dübörög, aztán fütyül és süvít: zuhan az angol bombázó.

Mintegy hétezer méteres magasságból zuhan a gép, hogy bombarakományát biztosabban helyezze az alvó városra.

Görcsösen markolom az ablak párkányát. Egycsapásra kigyúlnak a város fényszórói és a kévék kereszteződésében feltűnik az ezüstmadár. A fények mintegy ráfekszenek, körülnyalják a körülbelül kétezer méter magasságban úszó bombázót. A madár éles kanyarokban repül. Hol jobbra, hol balra akar kitérni, de mindhiába, a fényszórók nem engedik zsákmányukat.

Egy hatalmas négymotoros gép haláltusája kezdődik a légvédelmi tüzérséggel. Az ágyúk megnyitják a tüzet. A fekete égbolton nagy fényes íveket írnak le a lövedékek. Aztán különböző színű és nagyságú robbanási pontokat veszek észre a repülőgép oldalán. Valóságos lövedékfalakat állítanak a bombázók mellé a kis légelhárító ágyúk.

A tüzérség munkája bámulatos. Valósággal kiszorítják a lövedékfalak a város felőli légtérből az gépet. Néhány másodperc mulva már a város határának légterében zúg a gép. Most aztán megkezdődik a nehéz ágyúk munkája. A »Flack«-ok már nem mellé, hanem pontosan a gépre tüzelnek. Egymást követik a dörrenések. Zúg, zeng, recseg, ropog a világ. A robbanások megrázkódtatják a várost. Kétkedésemben már-már azt hittem, hogy az angolnak sikerül megmenekülnie, amikor a bombázó testéből hirtelen kicsapnak a lángok. Telibe találta a golyó. A gép üstökös módjára és sebességével közeledik a föld felé.

A Rajna partja megsokszorozva veri vissza a gép földet érő robbanását, majd minden elcsendesül. Homlokomon nagy cseppekben ver ki a verejték: ilyent még nem láttam.

Minden olyan gyorsan és szépen, olyan kiszámítottan játszódott le, hogy valóban elcsodálkozom a légvédelmi szirénák riadó végét jelző zúgásán.

— Mi történt?... Semmi különös: csak egy csillag hullott az égről!

Korda Pál

A REPÜLŐ ALAP MUNKÁJA

Az ifjúság útja a repülőmodelezéstől a motoros repülésig

A Horhy Miklós Nemzeti Repülő Alap 1938-ban létesült. Célja és rendeltetése a sportrepülés fejlesztése és a haderőnkívüli repülő elő- és utóképzés megvalósítása. A tervek és utasítások gyakorlati keresztülvitelével az Alap intézőbizottsága a Magyar Aero Szövetséget bízza meg s az ehhez szükséges anyagi eszközöket rendelkezésre bocsátja. A Repülő Alap célkitűzéseit csak úgy éri el, ha az ifjúság széles rétegeinek figyelmét nagy propagandával felhívja a repülés szépségeire, érdekességeire és honvédelmi feladataira s az alapfogalmak megismerését hozzáférhetővé teszi minden magyar gyermek számára. Ez a cél a modelezés útján érhető el a legeredményesebben.

A sokezer modelező közül választható azután ki a motornélküli repülők hatalmas tábora. Ez már tervszerű felépítés és oktatás mellett a motoros kiképzés előiskolájának tekinthető.

A motornélküli repülők közül kerülnek az arra rátermettek a HMNRA haderőnkívüli előképző kereteihez s a kiképzés után közülük választódnak ki a királyi honvéd légierők szárnyas katonái.

Ez tehát az ifjúság útja — a modelezéstől a motoros repülésig.

1. MODELEZÉS

Eredményes munka folyik a MAESZ ifjúsági AERO köreiben

A XVIII. Országos modelverseny

Szeptember 23-án tartotta a Magyar Aero Szövetség a XVIII-ik országos modelversenyének motoros részét a rákosi gyakorlótéren. A versenyre nagy számmal neveztek be ifjú repülőgépépítőink, s az eredmények szép haladást mutattak az elmult esztendő teljesítményeihez képest.

A benevezett motoros modelek nagy feltűnést és örömet keltettek nemcsak a hozzáértő ifjak köreiben, hanem a nagyszámú látogató közönség között is. Ez a verseny volt az első, amelyre bátran és büszkén mondhatjuk, hogy világviszonylatban is kiválóan és nagyszerűen volt megrendezve. Tardos Béla tanár, az Aero Szövetség részéről a verseny vezetője, minden lehetőt megtett kiváló rendezői gárdájával a verseny sikere érdekében. Gondoskodás történt az esetleges időjárási viszonyok rosszabbodása esetén a modelek sátorban való elhelyezésére, úgy, hogy a tábor képét a felállított sátorok is már mozgalmassá és komollyá tették.

A kir. honvéd légierőparancsnokság részéről vitéz Tarnóy Sándor repülőezredes látogatta meg segédtisztje kiséretében a versenyt s megelégedéssel szemlélte a szép repüléseket. A Magyar Aero Szövetséget Kara Jenő alezredes képviselte, Madaras Aurél modelező biz. elnökkel.

*

Modelezésünk vezetőit évek óta egy cél hatja át: a magyar modelezést minden viszonylatban oly magas színvonalra fejleszteni, hogy a külfölddel mindenben felvehesse a versenyt. A motoros modelek versenye azt igazolja, hogy ez a fejlődés ma már egészen nagyarányú.

A XVIII. volt az első Országos Modelverseny, amelyre benzinmotoros modelek is neveztek s ezt a versenyt az eddigiekkel szemben lényegesen megváltoztatta. A benzinmotoros modelek nagyobb sebessége, nagyobb hatótávolsága miatt feltétlenül gondoskodni kellett a modelek követéséről, hiszen egy ilyen model egészen magas értéket jelent s nem volt szabad az elvesztésnek kitenni. A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület szívességéből, egy kétszemélyes motoros sportgéppel sikerült a követés kérdését megoldani és így vált lehetővé az, hogy Kovács Géza (Székesfehérvár) 9'30"-es országos rekordot elérő gépe leszállásáig szemmeltartható volt. A benzinmotoros modeleket három egyesület nevezte be:

Székesfehérvári Repgépjavítóműhely Aero Köre,

Weiss Manfréd Művek Aero Köre,

Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület Aero Köre.

A székesfehérvári modelek a jól bevált magyar szerkesztésű Zelmann-féle motorral repültek. A sárkányok azt a benyomást keltették, hogy bár nem térnek el a külföldön is megszokott modellek általános formáitól, még sokkal szebbek és aerodinamikailag jobban kidolgozhatók lesznek. Motorjaik, úgylátszik, a régen várt pompás magyar modelmotorok, bár gyermekbetegségek előfordultak. A gépek stabilitása jó, méreteik, 2 m körüli fesztávolság mellett, kézből is könnyen indíthatók.

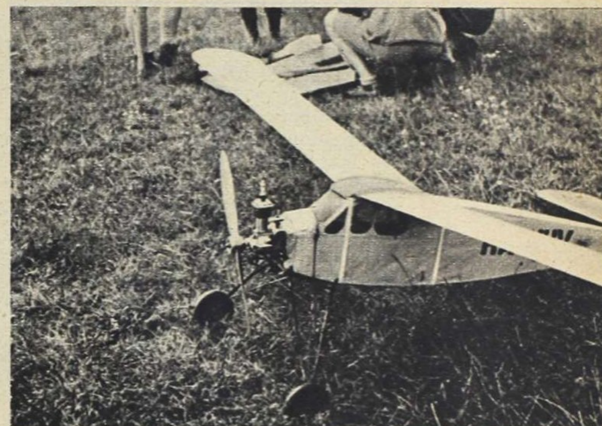
A Weiss Manfréd motorokat kevesebb szerencse kísérte. Benyomásunk szerint könnyen indíthatók, de a kismotorok legkényesebb pontja a gázosítás és a gyujtás körül bajok voltak, amennyiben nem sikerült indítási fordulatszámra hozni egyik motort sem.



A XVIII. országos modelverseny előkelőségei



A díjak



Benzinmotoros model



Szokolay kísérte gépével a benzinmotoros modelt



Modelezők csoportja



A WM gumimotoros gépek

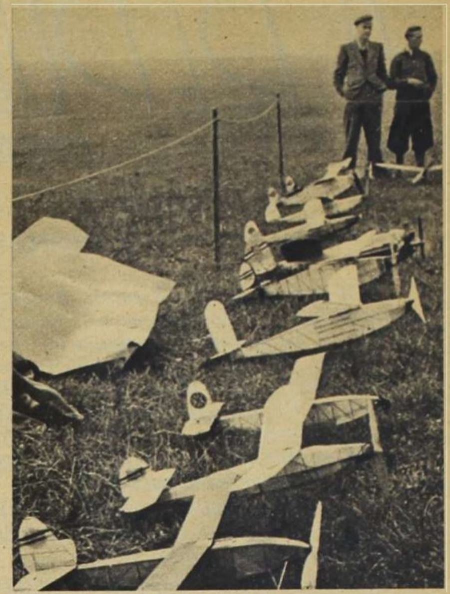
Décsey Iván, a verseny második helyezettje német rendszerű motort épített modeljébe (a legkisebb méretű benzinmotoros modell volt) s amikor hallottuk sikeres repülése alkalmával a kismotor egyenletes hangját, szerettük volna, ha ugyanez az egyenletes járás valamelyik magyar szerkesztésű motorból hangzik fel.

Kismotorok gyujtása száraz elemmel és megfelelő transzformátorral nem a legtökéletesebb megoldású, mert a telep rövid idő alatt kimerül. Motorszerkesztőinknek érdemes lenne a mágnesgyujtás megoldásával is foglalkozni annak ellenére, hogy az ily kis méretek mellett nagyon komoly feladatot jelent.

A motoros modelek versenyének igen tanulságos mozzanata volt az egyik fehérvári model szárnytörése a levegőben, repülés közben. Kb. 15—20 m magasságban a model egyik szárnya tőben letörött s mintha nagy gép zuhant volna alá, a gép forogva csapódott a földre. A tanulság nemcsak az, hogy a benzinmotoros modeleket komolyan kell méretezni, hanem az is, hogy vigyáznunk kell a motor egyenlőtlen járásából eredő rezgésekre is, melyek nagy gépeknél is vezettek már törésre és zuhanásra.

A gumimotoros modeleknél örvendetes haladás mutatkozott a sebességi versenyben. Az eddig elhanyagolt sebességi versenyre 15 model nevezett be. Sajnos, a versenyzők közül csak kevesen állították be sebességi repülésre modeljüket s így a leggyakoribb eset az volt, hogy a vízszintes repüléssel induló model az 50 m-es bázis végefelé már igen meredek szögben emelkedett, ami a bázisvonalon történt áthaladás idejének lényeges megnyujtását jelentette. Kimondottan sebességi model volt Rafácz József mélyfedelű, kisfesztávolsági modelje, mely a sebességi modelek alaptípusaként lenne tekinthető átgondoltabb kivitel mellett. Az általa elért 10.3 m/sec. eredmény nem kimagasló. Uhrik János I. díjat nyert modelje gyorsabb volt (13.5 m/sec.), de nem ígért annyi továbbfejlesztési lehetőséget, mint Rafáczé.

A gumimotoros modelek időtartam versenyében a balzafa vázú Weiss Manfréd modelek nagyszerű emelkedőképességükkel már két évvel ezelőtt feltüntek. Az idén is pompás átlagidőket repültek, de a normális építési anyagok felhasználásával készített többi model, úgylátszik, nem állt hátrányban a különlegesen könnyű balzamodelek mögött. Az első három helyezett teljesítményei ezt igazolják. A modelek általában magasfedelűek voltak, előfordult azonban egy-két mélyfedelű is. A Kunár-féle modelnél feltűnő volt lassú, nyugodt repülése. Kár, hogy hosszabb repüléseket nem végzett és nem érte el az 1'-es időt. A Gamma Arero Kör bemutatkozó ifjú versenyzőivel csoporteredményt nem tudott elérni. Egyszerű szerkesztésű mélyfedelű modeljei berepítés nélkül kerültek versenyre. Messze kimagasló volt azonban tagjai közül Horváth Tibor szerkesztési és kidolgozási díjat nyert pompás, szép mélyfedelű modelje, melyet motornélküli formájában már láttunk a nyárelejei lejtőmenti vitorlázóversenyen. A gyönyörűen kivitelezett, jól átgondolt, pompás aerodinamikai vonalvezetésű model, sajnos, nem ért el hosszabb repülési időt. Sebessége aránylag gyenge gumimotorával nem volt figyelemre méltó. Érdekes volt törzsének vékony balzafa burkolása, mely a tökéletes, kis légellenállású, szögletmentes törzsforma kivitelezését tette lehetővé.



A WM gépek másik csoportja

A verseny egyedüli kétfedelű modelje (Kunár László) nem érte el a szabályzatban előírt 1'-es minimális repülési időt.

A versenyen látottak alapján kíváncsian várjuk az előttünk lévő őszi, téli és tavaszi helyi versenyek és jelvényszerzőnapok eredményét és talán nem tévedünk, ha a jövőévi országos versenyen az idei eredményeknek legalább kétszeresét várjuk. **T. B.**

VERSENYEREDMÉNYEK:

Gumimotoros időtartam.

F. A. I.

I.	Benedek György	»Cavalloni«	1'51"
II.	Simon József	»Horthy«	1'46"
III.	Piesnik János	»Horthy«	1'42"
IV.	Rácz Károly	W. M.	1'30"
V.	Kovacsics János	W. M.	1'28"
VIII.	Marcsin Gábor	W. M.	1'17"
IX.	Versitz II. József	W. M.	1'15"
X.	Sámuel Imre	W. M.	1'13"
XI.	Schmidt Ferenc	W. M.	1'09"
XII.	Versitz I. József	W. M.	1'09"
XIII.	Ulrik János	W. M.	1'03"

Nem F. A. I.

VI.	Benedek György	»Cavalloni«	1'25"
VII.	Benedek György	»Cavalloni«	1'22"



Egyik favorit



A sátortábor



A benzinmotoros raj

DÍJNYERTESEK:

Gumimotoros repülőgépmodelek versenye:

Szerkesztési díj:

20.— P (Pénzügymin.) + repmodelmotor (Marx és Mérei).

(8) Nyerte: Horváth Tibor. (Gamma Aerokör.)

Kidolgozási díj:

20.— P (Magyar Szárnyak).

(8) Nyerte: Horváth Tibor. (Gamma Aerokör.)

A nap legjobb ideje:

Kerékpár (Weiss Manfréd Rt.).

(87) Nyerte: Benedek György (Cavalloni Aerokör) 1'51"

(89) Benedek György:	Bpest—Kassa—Ungvár és vissza repülés	
(8) Versitz József II.:	15 perces repülés + M 24 model	M. Sr. E.
(61) Sámuel Imre:	15 perces repülés	M. Sr. E.
(54) Marzsin Gábor:	1 évi előfiz. Magy. Szárny. + töltőt.	Magy. Szárnyak
(24) Simon József:	Fényképezőgép	Danuvia
(58) Rácz Károly:	Karóra	H. M. N. R. A.
(63) Schmidt Ferenc:	Kristályváza	H. M. N. R. A.
(90) Benedek György:	Asztali óra	H. M. N. R. A.
(23) Piesnik János:	10 kötet könyv + fényképezőgép	Révay Rt.
(50) Kovacsics János:	Vívófelszerelés	Nagykovácsi

A legeredményesebb középiskolai Aerokör:

Cavalloni Aerokör:

M. Ae. Sz. csapatdíj.

5 tábla réteges lemez és 2 kg cellon, 2 kg hígító.

Gumimotoros repülőgépmodelek sebességi versenye:

Rekord-díj:

50.— P (Elektromos Művek).

Nem adjuk ki.

A nap legjobb sebessége:

Körzőkészlet (Süss Rt.) + 30.— P MAESz

(71) Nyerte: Uhrik János. (Weiss M. Aerokör) 13,5 m/sec.

Karóra:

Jánosy.

(103) Nyerte: Rafácz József 10,3 m/sec.

Különleges modelek versenye:

A nap legjobb eredménye:

Ezüst szelence (H. M. N. R. A.)

Nem adjuk ki.

Benzinmotoros modelek versenye:

Rekord-díj:

100.— P (Opel-művek).

Nyerte: Kovács Géza 9'30"

A nap legjobb ideje:

Kerékpár (Triesti Biztosító).

Fég céllövő-fegyver (Hitelbank)

Nyerte: Varga István 0'53".

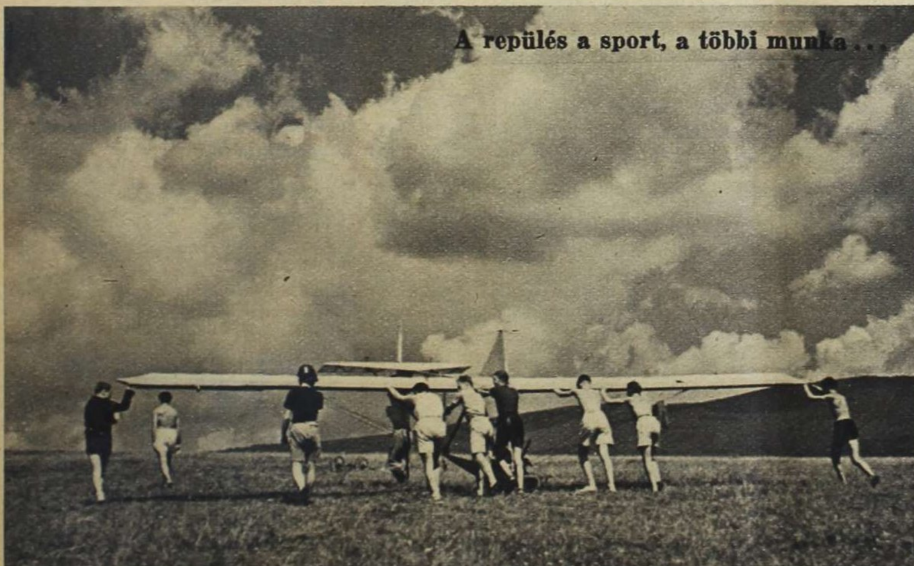
Fényképezőgép (Honvédelmi Min.).

Nyerte: Décsey István 1'15".

2. A MOTORNÉLKÜLI REPÜLÉS

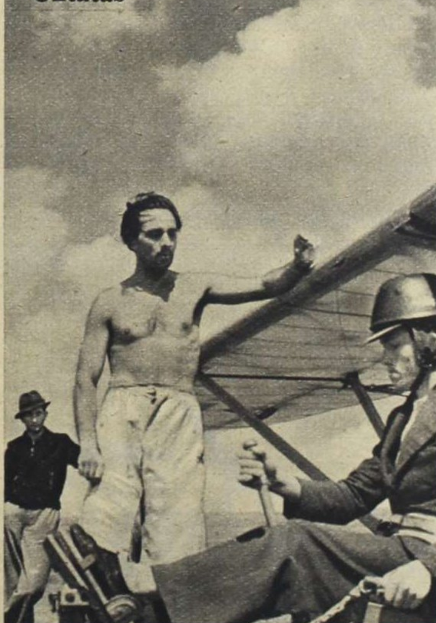
A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap a legtöbb motornélküli repülőegyesületet is támogatja, annál is inkább, hogy a motornélküli repülés, mint a motoros kiképzés előiskolája, minél hathatósabban megtegye azt a szolgálatot, amelyet ma már az egész világon ennek a repülési ágnak tulajdonítanak. És joggal. Amikor motornélküli repülő elsőízben ül motoros repülőgépbe, már megszokta a levegőben való járást, hozzáidegződött a három dimenziós mozgáshoz, nem idegen számára a magasságban való mozgás s igen rövid idő kell ahhoz, hogy a motorosgép manuális vezetését tökéletesen elsajátítsa. Képünkön az ifjúság eme nemes sportját látjuk a valóságos életben s ha az ifjúság útját tekintjük a modelezéstől a motoros repülésig, ez a második lépés a cél elérése felé.

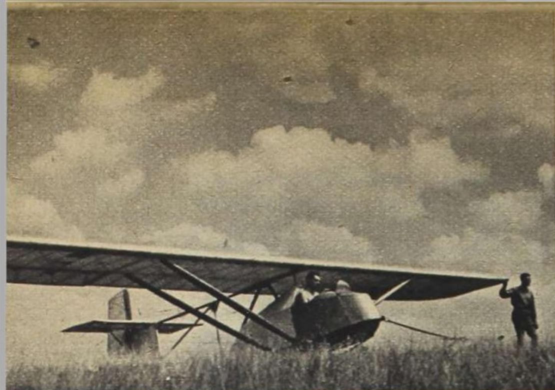
A motornélküli repülésnél a kezdő iskola a siklórepülés, amely a B-vizsgával ér véget. A C-vizsgás pilóta vizsgája alkalmával már 5 perces vitorlázást végez s az a törekvése, hogy minél hamarabb megszerezze a teljesítményjelvényt. A teljesítményjelvény megszerzéséhez szükséges legalább 50 km-es távolság berepülése, 1000 méter magasság elérése és 5 órás vitorlázás. A teljesítményjelvényes repülő már annyira ismeri a levegőjárás minden fortélyát, hogy motoros gépre kerülve — amint azt a példák bizonyítják — 40—50 kétkormányos felszállással egyedülrepülővé válik.


A repülés a sport, a többi munka . . .


Kedvező szél


Avatás

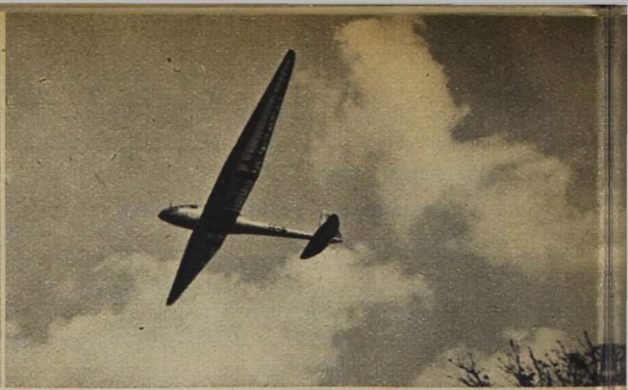

Oktatás



Gyakorlógép indul



Kihúzni...



Vitorlázógép

3. HADERŐNKÍVÜLI MOTOROS ELŐKÉPZÉS

A HMNRA ferihegyi BSZKRt motoros kiképző tábora

A *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* költségén az ország területén: Kassán, Debrecenben, Pécsett, Budapesten 3 helyen, Szegeden és Győrben folyik a motoros kiképzés *Czirmay Zoltán* repülőszázados motoros országos felügyelő eredményes vezetésével. A kiképzés egységes terv szerint folyik. A központ utasításainak megfelelően vezetik a főoktatók a táborokat, s ellenőrzik a munkát. Valamennyi keret kielégítő eredménnyel dolgozik. Képeink az egyik budapesti kiképzőkeret munkáját mutatják be.

*

Meglátogattuk a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap BSzKRt motoroskiképző táborát a ferihegyi terepen. Korán reggel érkeztünk *Kovács* Sándor főoktatóval az épülő új forgalmi repülőtér mellett lévő kisebb sportrepülőtérre, amelynek szélén a gróf Vigyázó-féle hagyatéknak egyik pusztája terül el. A kiképzőkeret növendékei az udvarházban vannak elhelyezve, amelyet a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* áldozatkészségéből tökéletesen átalakították, kicsinosították és felszerelték a kiképzőkeret céljaira. A BSzKRt igazgatósága sem szűkmarkúskodott, amikor a felszerelést tökéletessé kellett tenni. Tiszta, világos szobák, lakályos és egészséges hálóhelyiségek, társalgó, mosdó és nagyszerűen felszerelt iroda egészíti ki a keret felkészültségét. Három Bücker-Jungmeister gépen tanultak a növendékek, számszerint mintegy tizennyolcan. A növendékek között a királyi légierők kötelékéhez tartozó két főorvos, dr. Réthy József és dr. Rugonfalvy József is repül, hogy tökéletesen elsajátítsák a levegőben járást és orvosi szemmel vizsgálják a repülés problémáit.

A repülőtábor növendékei szorgalmasan repültek, Szilas Tibor oktató vezetésével, amikor kiérkeztünk a repülőtérre. A levegőben két gép keringett s az egyik tekintélyes magasságban éppen nagyszerű műrepülő figurákat mutatott be. Bukfenc, lassú, orsó, merész és éles fordulók, majd dugóhúzók váltakozva voltak láthatók a levegőben. Meg voltunk győződve, hogy egyik oktató bemutató repüléseket végez a növendékek számára. Kérdezésünkre azonban legnagyobb csodálkozással hallottuk, hogy bizony ezek a nagyszerű gyerekek kivétel nélkül egytől-egyig másfél hónap alatt megtanultak repülni. Valamennyien egyedül szélik keresztül-kasul a levegő birodalmát s jónéhányan már a legszebb műrepülő figurákat is szinte tökéletesen repülik. Ez bizony első pillanatban hihetetlenül hangzott, amíg egymás után három növendéket fel nem küldött előttünk a főoktató s bebizonyosodott, hogy a fiatal repülők a megfelelő biztonságos magasságban már úgy repülnek háton is, mintha fogadásból virtuskodnának és versenyeznének egymás között. A két főorvos is már nagyszerű repülő. Öröm volt hallgatni és szép volt látni a lelkesedést, rendet és fegyelmet, ami az egész tábort jellemzi. A növendékek átlag 62 kettős felszállás után váltak egyedülrepülővé, de nem ritka közöttük, aki 40 után ment el egyedül.

A legőszintébb szeretettel kívánunk még több és jobb eredményt ahhoz a munkához, amelyet *Kovács* Sándor főoktató, *Szilas* Tibor és *Pintér* József oktatók segítségével ebben a táborban végez.

A Magyar Szárnyak olvasói számára néhány szép légifelvételt akartunk készíteni, ezért a tábor Klemm-gépén felszálltunk. A megbeszélés szerint a három Bücker, rajban utánunk repül. Tisztes távolságban lestünk rájuk és alkalmas pillanatban nyakunkba akasztott masinával megörökítettük olvasóink számára a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap BSzKRt kiképző táborának Bücker-raját.

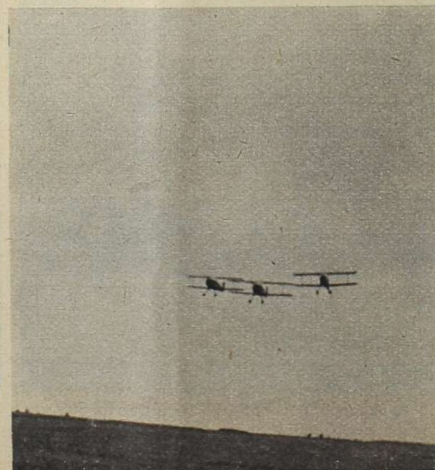
Rövid repülésünk után elbeszélgettünk, nagyszerű reggeli mellett, a tábor oktatóival és megtudtuk, hogy a legszigorúbb tábori rend és fegyelem szerint élnek a növendékek. Nincsenek növendékkedvencek és nem osztották meg a növendékeket egyes oktatók szerint, hanem valamennyi növendékkel egyformán foglalkoznak. Mind az elméleti, mind a gyakorlati munka nagyszerű megosztással és tervszerűen megy.

*

A tábornak ottartózkodásunk alatt előkelő látogatói érkeztek. A Királyi Honvéd Légierők parancsnoka, vitéz *Háry* László ezredes, Renato *Romanini* kíséretében érkezett meg. A kereskedelemügyi minisztérium légiforgalmi szakosztálya részéről dr. *Szegheő* István miniszteri tanácsos látogatta meg a tábort *Dömötör* Sándor min. tan., *Láng-Miticzky* Tibor műszaki főt. és *Sávos* Károly mérnök kíséretében. Az előkelő vendégek számára a keret növendékei néhányperces szép repüléseket végeztek, majd Kovács Sándor főoktató Bücker-Jungmeister gépen műrepülést mutatott be a vendégek legnagyobb megelégedésére. Ezután megtekintették valamennyien az elhelyezési körletet, a berendezést s mindnyájan őszinte csodálkozásuknak adtak kifejezést, a tapasztalt rend, fegyelem és tisztaság felett. Ezután a főoktató vendégül látta uzsonnára a látogatókat, akik a kedélyes vendéglátás után gépkocsikkal elhajtattak a repülőtérről.



Kovács Sándor főoktató, Szilas és Pintér oktatók



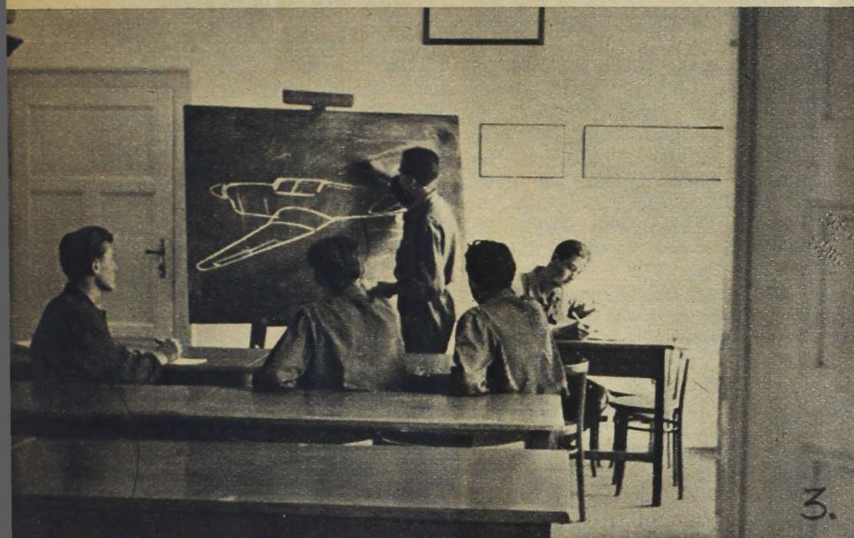
A Bücker-raj leszáll



Műrepülésre készen, ejtőernyővel felszerelve









Képek a HMNRA Beszkárt mótoros kiképző táborából

1. Hálószoba az elhelyezési körletnél.
2. Ebédelnek a növendékek.
3. Elméleti óra.
4. Levegőben a három Bücker.
5. Zászlókezelő munkában.
6. Vitéz Háry László ezredes, a Légierők parancsnoka, Renato Romanini és Kovács főoktató társaságában.
7. A BSzKRt kiképző keret növendékei számára előadást tart a főoktató.
8. Dr. Szegheő István min. tan., Dömötör Sándor min. tan., Láng-Miticzky Tibor műsz. főtan., Sávos Károly mérnök.











ÜZEMI JELENTÉSEK

JÚLIUS

Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület

»A« vizsgát tettek: Tonai Károly (VII. 3.) 45'' + 35'' — Kakuk Béla (VII. 3.) 55'' + 1'01'' — Véber József (VII. 5.) 32'' + 33'' — Nagy Gábor (VII. 5.) 37'' + 33'' — Pálinkás György (VII. 11.) 35'' + 32'' — Török Jenő (VII. 11.) 30'' + 32'' — Donászi Tibor (VII. 11.) 34'' + 36'' — Kelemen János (VII. 14.) 37'' + 35'' — Frank József (VII. 16.) 32'' + 31'' — dr. Légrády László (VII. 19.) 39'' + 32'' — cz. Horváth László (VII. 20.) 31'' + 32'' — Demel Károly (VII. 20.) 32'' + 35''. — *»B« vizsgát tettek:* Kakuk Béla (VII. 22.) 2'45'' + 3'15 + 2'50'' — Véber József (VII. 31.) 3'26'' + 3'10'' + 3'45'' — Nagy Gábor (VII. 24.) 2'15'' + 1'12'' + 2'20'' — Pálinkás György (VII. 30.) 2'46'' + 2'37'' + 8'15'' — Török Jenő (VII. 31.) 2'12'' + 2'54'' + 6'03'' — Donászi Tibor (VII. 31.) 3'54'' + 4'37'' + 12'05'' — Grohmann István (VII. 14.) 2'20'' + 2'15'' + 5'57'' — cz. Horváth László (VII. 31.) 3'18'' + 2'35'' + 3'16'' — Salamon László (VII. 22.) 2'54'' + 3'25'' + 3'19'' — Demel Károly (VII. 27.) 2'49'' + 1'32'' + 1'36'' — Kovács Ferenc (VII. 30.) 2'35'' + 3'37'' + 2'01''. — *»C« vizsgát tettek:* Donászi Tibor (VII. 31.) 12'05'' — Grohmann István (VII. 23.) 15'30'' — Jäger Tamás (VII. 28.) 10'50''. — *Teljesítmény repülést végzett:* Mosó Dezső (VII. 28.) 3 óra 5 perc. — *Összes felszállások száma:* 463. — *Repült idő összesen:* 40 óra 16 perc 51 mp.

»Ezermester« Cserkészrepülők

»A« vizsgát tettek: Papp István (VII. 3.) 32'' + 33'' — Brabletz József (VII. 3.) 34'' + 36'' — Horváth Kelemen Gyula (VII. 3.) 32'' + 36'' — Glodi István (VII. 8.) 31'' + 34'' — Ruff Antal (VII. 11.) 32'' + 33'' — Cservenák Ferenc (VII. 18.) 33'' + 33'' — Káli Gyula (VII. 20.) 31'' + 33'' — Bencsik Béla (VII. 20.) 31'' + 33''. — *»B« vizsgát tettek:* Haraszti Sándor (VII. 6.) 1'32'' + 1'31'' + 1'29'' — Németh János (VII. 10.) 2'00'' + 1'45'' + 2'38'' — Stolte János (VII. 10.) 1'33'' + 1'47'' + 2'17'' — Lutár Árpád (VII. 20.) 1'49'' + 1'46'' + 1'48''. — *Összes felszállások száma:* 266. — *Repült idő összesen:* 9 óra 02 perc 11 mp.

AUGUSZTUS

v. n. Horthy István Központi Vitorlázó Repülő Keret

Teljesítmény repüléseket végeztek: Király István (VIII. 14.) 20 óra 30 perc — Auguszt Lajos (VIII. 18.) 8 óra 15 perc — Retkes Sándor (VIII. 14.) 6 óra 20 perc — Retkes Sándor (VIII. 23.) 10 óra 04 perc. — *Összes felszállások száma:* 27. — *Repült idő összesen:* 78 óra 42 perc.

Cserkészrepülők Budapest

»A« vizsgát tettek: Kelendi Gyula (VIII. 2.) 31'' + 33'' — Bényi Ferenc (VIII. 3.) 30'' + 33'' — Somody József (VIII. 3.) 30'' + 32'' — Hojtás Károly (VIII. 3.) 30''+34'' — Laszlovicska László (VIII. 3.). 30''+31'' — Szeif Aladár (VIII. 3.) 31'' + 30'' — Bottyán János (VIII. 3.) 33'' + 32'' — Szabotin Emil (VIII. 4.) 31'' + 30'' — Csonka József (VIII. 6.) 32'' + 33'' — Nagy István (VIII. 6.) 31'' + 32'' — Gajdossy Károly (VIII. 6.) 31'' + 32'' — Czömpöly Béla (VIII. 6.) 30'' + 31'' — Stur Lajos (VIII. 7.) 30'' + 32'' — Smidl Gyula (VIII. 7.) 35'' + 40'' — Weinwurm László (VIII. 9.) 39'' + 32'' — Szegváry Károly ((VIII. 9.) 33'' + 33'' — Bátai László (VIII. 9.) 39'' + 31'' — Rónai Károly (VIII. 9.) 30'' + 31'' — Vécsey István (VIII. 12.) 33'' + 34'' — Mészáros Géza (VIII. 17.) 30'' + 31'' — Makrai László (VIII. 18.) 31'' + 35'' — Maurer Endre (VIII. 18.) 30'' + 33'' — Szikszai László (VIII. 18.) 32'' + 31'' — Temesvári Emánuel (VIII. 18.) 30'' + 32'' — Horváth Elemér (VIII. 19.) 31'' + 32'' — Kapuváry Gyula (VIII. 21.) 32'' + 32'' — Jónás László (VIII. 26.) 30'' + 32'' — Szubuly Dénes (VIII. 26.) 30'' + 32'' — Klacsmányi Árpád (VIII. 26.) 30'' + 32'' — Hant Emil (VIII. 29.) 30'' + 31'' — Baljuk Vladimir (VIII. 29.) 30'' + 31''. — *»B« vizsgát tettek:* Reissig Péter (VIII. 3.) 1'08'' + 1'02'' + 1' — Bohn Sándor (VIII. 3.) 1'01'' + 1'01'' + 1'02'' — Flóri Ferenc (VIII. 6.) 1'01'' + 1'54'' + 1' — Rohrwild Frigyes (VIII. 9.) 1'00'' + 1'02'' + 1'01'' — Laky Tibor (VIII. 9.) 1'03'' + 1'05'' + 1'01'' — Dankó Antal (VIII. 9.) 1'00'' + 1'01'' + 1'00'' — Reviczky Aurél (VIII. 12.) 1'00'' + 1'05'' + 1'05'' — Gompertz László (VIII. 20.) 1'30'' + 2'30'' + 1'07'' — Rajzó István (VIII. 20.) 1'16'' + 1'26'' + 1'22'' — dr. Prell György (VIII. 20.) 1'15'' + 1'25'' + 1'07'' — Zágon Iván (VIII. 26.) 1'18'' + 1'00'' + 1'16'' — Benárd László (VIII. 26.) 1'05'' + 1'19'' + 1'22'' — Czakó Tibor (VIII. 26.) 1'27'' + 1'30'' + 1'16'' — Demeter József (VIII. 28.) 1'01'' + 1'06'' + 1'10'' — Holl Márton (VIII. 28.) 1'01'' + 1'00'' + 1'02'' — Kracsenics Lajos (VIII. 28.) 1'00'' + 1'00'' + 1'01'' — Máday László (VIII. 28.) 1'00'' + 1'02'' + 1'10'' — Somody József (VIII. 29.) 1'00'' + 1'01'' + 1'02'' — Bucher Ödön (VIII. 29.) 1'02'' + 1'23'' + 1'17'' — Lasztovicska László (VIII. 29.) 1'01'' + 1'00'' + 1'01'' — SSzegvári Károly (VIII. 29.) 1'01'' + 1'01'' + 1'00'' — Ujlaky László (VIII. 29.) 1'05'' + 1'17'' + 1'16'' — Murcsányi Alfonz (VIII. 29.) 1'05'' + 1'20'' + 1'02'' — Juhász László (VIII. 30.) 1'01'' + 1'05 + 1'01'' — Csaba József (VIII. 31.) 1'01'' + 1'03'' + 1'01''. — *»C« vizsgát tettek:* Tanító István (VIII. 18.) 10' — Laky Tibor (VIII. 30.) 11'26''. — *Összes felszállások száma:* 2.331. — *Repült idő összesen:* 35 óra 40 perc 38 mp.

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület

»A« vizsgát tettek: Páris Gyula (VIII. 3.) 31'' + 31'' — Mihályi Zoltán (VIII. 3.) 31'' + 31'' — Springer Antal (VIII. 9.) 34'' + 35'' — Király Gyula (VIII. 9.) 36'' + 33'' — Számel György (VIII. 10.) 36'' + 35'' — Mezei János (VIII. 19.) 30'' + 40'' — Both Attila (VIII. 20.) 31'' + 34'' — Székely Zoltán (VIII. 21.) 35'' + 31'' — Täuber Gábor (VIII. 21.) 37'' + 32'' — Hofmeister Ferenc (VIII. 27.) 34'' + 30'' — Juhász Károly (VIII. 21.) 31'' + 36'' — Haraszty György (VIII. 21.) 32'' + 31'' — Burger Henrik (VIII. 28.) 36'' + 36'' — Borovszky Antal (VIII. 29.) 30'' + 30''. — *»B« vizsgát tettek:* Vitályos Zoltán (VII. 21—VIII. 1.) 100'' + 130'' + 162'' — Komlódy Sándor (VII. 21—VIII. 4.) 120'' + 133'' + 156'' — Básági Tibor (VIII. 6.) 105'' + 110'' + 120'' — Szekeres Kornél (VIII. 10.) 105'' + 96'' + 103'' — Szitár Domokos (VIII. 10.) 120'' + 121'' + 121''. — *»C« vizsgát tettek:* Nagy Gábor (VIII. 1.) 18' — Schweitzer Gy. (VIII. 11.) 21' — Szitár Domokos (VIII. 24.) 19'46'' — Tihanyi György (VIII. 24.) 24'. — *Teljesítmény repülést végzett:* Lenkey Antal (VIII. 23.) 5 óra 17 perc — Auguszt Lajos (VIII. 14.) 8 óra 15 perc — Beniczky Lajos (VIII. 14.) 5 óra 30 perc. — *Összes felszállások száma:* 864. — *Repült idő összesen:* 96 óra 00 perc 39 mp.

MOVERO Budapest

»A« vizsgát tettek: Mayer József (VIII. 13.) 31'' + 35'' — Makai Béla (VIII. 19.) 31'' + 33''. — *»C« vizsgát tettek:* Németh Ödön (VIII. 11.) 14'30'' — Reményi Károly (VIII. 25.) 14'. — *Teljesitmény repülést végzett:* Pötörke József (VIII. 14.) 7 óra 13 perc — Staricsek József (VIII. 14.) 6 óra 01 perc — Keszthelyi István (VIII. 17.) 8 óra 02 perc. — *Összes felszállások száma:* 315. — *Repült idő összesen:* 115 óra 34 perc 37 mp.

Testvériség S. E. Repülőosztálya

»A« vizsgát tettek: Lukács Sándor (VIII. 4.) 30'' + 31'' — Juhos József (VIII. 15.) 30'' + 31'' — Győre István (VIII. 19.) 31'' + 32'' — Nagysurányi (Kokos) I. (VIII. 19.) 30'' + 31'' — Timár Zsigmond (VIII. 19.) 30'' + 32'' — Varga Ferenc (VIII. 19.) 30'' + 31''. — *»B« vizsgát tettek:* Fendler Oszkár (VIII. 20.) 0'60'' + 0'62'' + 1'45'' — Falussi István (VIII. 20.) 0'60'' + 1'25'' + 2'00'' — Falvi László (VIII. 20.) 0'60'' + 6'61'' + 1'47''. — *»C« vizsgát tett:* Ujvári József (VIII. 18.) 16'. — *Összes felszállások száma:* 179. — *Repült idő összesen:* 3 óra 06 perc 45 mp.

Csongrádmegyei Cserkészrepülők

»B« vizsgát tett: Janó István (VIII. 2.) 1'07" + 1'12" + 1'20" + 1'14" + 1'40". — *Összes felszállások száma:* 150. — *Repült idő összesen:* 1 óra 48 perc 37 mp.

Rómaifürdői MOVERO

Összes felszállások száma: 106. — *Repült idő összesen:* 15 óra 16 mp.

Perutzgyári Kultúr és Sportegyesület Modelező és Vit.-rep. Szakosztálya

Összes felszállások száma: 472. — *Repült idő összesen:* 45 perc 49 mp.

Gyöngyösi MOVERO

»A« vizsgát tettek: Jássa Pál (VIII. 21.) 24" + 31" — Juhász Sándor (VIII. 21.) 32" + 31" — Kardos Gyula (VIII. 24.) 31" + 32" — Lénárd Sándor (VIII. 24.) 33" + 35" — Németh Endre (VIII. 24.) 32" + 38" — Polgár József (VIII. 24.) 37" + 32" — Sziráki Mihály (VIII. 24.) 32" + 30" — Máté Zoltán (VIII. 24.) 32" + 31" — Botfalvai György (VIII. 26.) 31" + 31" — Kiss Miklós (VIII. 27.) 31" + 31" — Muskatal János (VIII. 27.) 47" + 32" — Lamberg Liszkai László (VIII. 27.) 37" + 31" — Domonkosi Károly (VIII. 28.) 38" + 47" — Téglár János (VIII. 28.) 38" + 41" — Gödöllei László (VIII. 28.) 32" + 38" — Kosztalnik Rudolf (VIII. 28.) 31" + 34". — *»C« vizsgát tett:* dr. Kunszeri Béla (III. 25.) 5'10". — *Összes felszállások száma:* 519. — *Repült idő összesen:* 2 óra 32 perc 08 mp.

MOVERO Esztergom

»A« vizsgát tettek: Tscherne Tibr (VIII. 6.) 31" + 37" — Jug Ferenc (VIII. 18.) 31" + 32" — Kovács Vendel (VIII. 25.) 32" + 40". — *»B« vizsgát tettek:* Kopácsik László (VIII. 2.) 1'10" + 1'15" + 75" + 92" + 96" — Pék Gyula (VIII. 3.) 1'10" + 1'08" + 1'12" + 92" + 1'09" — Kölüs Gábor (VIII. 3.) 1'09" + 92" + 75" + 88" + 99" — Dobronyi József (VIII. 6.) 1'00" + 98" + 1'04" — 99" + 94". — *Összes felszállások száma:* 316. *Repült idő összesen:* 6 óra 45 perc 4 mp.

Testvériség S. E. Rep. oszt. debreceni alosztálya

»A« vizsgát tettek: Szabó István (VIII. 18.) 42" + 42" + 50" — Molnár Jenő (VIII. 18.) 42" + 38" + 47" — Fehár László (VIII. 19.) 29" + 32" + 38" — Loczkó Dávid (VIII. 19.) 32" + 35" + 47" — Doró Zoltán (VIII. 19.) 32" + 33" + 37" — Bogdándi Béla (VIII. 19.) 28" + 37" + 45" — Juhász András (VIII. 19.) 29" + 38" + 47" — Pénzes Imre (VIII. 20.) 35" + 35" + 46" — Balogh Imre (VIII. 20.) 30" + 37" + 39" — Bartha Árpád (VIII. 20.) 31" + 32" + 37". — *»B« vizsgát tettek:* Benedikti Zoltán (VIII. 19.) 1'20" + 2'29" + 2'12" + 1'50". — Éles Lajos (VIII. 20.) 1'39" + 1'45" + 1'59" — 2'20". — *Összes felszállások száma:* 385. — *Repült idő összesen:* 2 óra 28 perc 18 mp.

»Ezermester« Cserkészrepülők

»A« vizsgát tett: Madaras Lénárd (VIII. 11.) 33" + 32". — *Összes felszállások száma:* 46. *Repült idő összesen:* 53 perc 24 mp.

Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület

»A« vizsgát tettek: dr. Szentgyörgyi Albert (VIII. 1.) 30" + 33" — Tompa Kálmán (VIII. 21.) 38" + 38". — *»B« vizsgát tettek:* dr. Szentgyörgyi Albert (VIII. 9.) 1'35" + 2'45" + 4'55" — Horváth Attila (VIII. 6.) 2'21" + 2'03" + 1'52" — Fodor József (VIII. 6.) 2'10" + 1'45" + 1'29" — Bálint Jenő (VIII. 9.) 1'50" + 2'15" + 2'45" — Hatos József (VIII. 10.) 1'47" + 2'30" + 2'15" — Kelemen János (VIII. 11.) 1'50" + 3'30" + 17'10". — *»C« vizsgát tettek:* Salamon László (VIII. 1.) 18'08" — Kakuk Béla (VIII. 1.) 20'35" — Komlósi János (VIII. 1.) 11'50" — Kovács Ferenc (VIII. 1.) 16'05" — dr. Szentgyörgyi Albert (VIII. 14.) 9'30" — Kelemen János (VIII. 11.) 17'10" — Pálinkás György (VIII. 11.) 11'50". — *Összes felszállások száma:* 440. — *Repült idő összesen:* 9 óra 07 perc 47 mp.

B. S. E. Levente IX. szakosztálya

»A« vizsgát tettek: Király Mihály (VIII. 21.) 38" + 45" — Kasselik Béla (VIII. 28.) 30" + 51" — Benke Mihály (VIII. 29.) 32" + 47". — *»B« vizsgát tett:* dr. Toronyi Gyula (VIII. 27.) 1' + 1'12" + 1'01" + 1'05" + 1'05". — *Összes felszállások száma:* 312. — *Repült idő összesen:* 1 óra 35 perc 07 mp.

Soproni Cserkészrepülők

Összes felszállások száma: 77. — *Repült idő összesen:* 15 perc 24 mp.

FÉLFÜLLEL HALLOTTAM...

hogy egy siklórepülő tanfolyamon az oktató egy fél órát beszélt az amúgy is izgatott növendéknek, aki, szegény a sok utasítás, intelem és fenyegetés közül biztosan nem a leglényegesebbet jegyezte meg s mire a boldogító »el«-t meghallotta, már tökéletesen el is felejtette mindazt, amit vele az oktatója megtárgyalt. Talán jobb volna a mesedélutánokat a rádiónak hagyni. Ne akarjuk az egész repülés-elméletet »leadni« annak a szerencsétlen flótásnak akkor, amikor már gépben ül, hiszen nem is tud szegény védekezni, mert szorosan bele van kötve a gépbe. Jobb volna e helyett röviden, csak a lényeges dolgokat felemlítve utasításokat adni. Persze ez látszólag nehéz, de csak a gyakorlatlan oktatónak. Akik a lelkiismeretüket akarják megnyugtatni azzal, hogy minden vészes-kimenetelű eshetőségre felhívják a növendék figyelmét, hogy ha netán tényleg valami baj történne, moshassák kezeiket, — hiszen »megmondták« — nem valók oktatónak. Vannak azután ijesztgetők is, akik ilyenformán oktatnak:

»Hát apám, kirepülsz egyenesen az irányodba, de vigyázz, nehogy meghúzd a magasságit, mert kész a »dugó«. De nehogy nyomni merd, mert belemész nekem a földbe »Százzal« és véged. Meghalsz. Nem akarok emberhalált látni! Megértetted? Naht! (A delikvens már az első fenyegetésre rég elájult.) Ezután nyugodtan elvezényli a startot. Szegény növendék nem mer semmit csinálni, hagyja, hogy a gép lógjon, siessen, lassan menjen. Hogyisne! Egy mozdulat és kampec! Szerencsére a gép magától leszáll, hiszen »utasa« nem csinált semmi rosszat, csak ült benne remegve. Az oktató boldog, azt hiszi, remekül oktat. Nem tudja, hogy csak egyszerűen szerencséje volt! Aki figyeli a repülőüzemeket, nyitott szemmel és füllel jár, sok ilyet hallhat. Mit tegyünk ellenük?...

K. S.

Mi is kérjük

előfizetőink és olvasóink táborát, hogy közöljék velünk levelezőlapon erdélyi barátaiknak, ismerőseiknek nevét és címét, hogy a Magyar Szárnyak mutatványszámát elküldhessük címükre. A felszabadult erdélyi testvéreink bizonyára nagy érdeklődéssel várják nemzeti repülésünk lapját. Még ma közölje tehát, hogy ki címére küldjük el a mutatványszámot. Szerezzen legalább egy új előfizetőt. A magyar repülést támogatja vele.

AMIT MINDEN VITORLÁZÓ-REPÜLŐNEK TUDNI KELL

(3) Irja: —szilas—

(Folytatás.)

Mit kell tudni a vitorlázórepülőgépek fémalkatrészeiről?

Az anyagvizsgálat a gépépítést ellenőrző közeg feladata, a pilóta új gép használata esetén, tehát számithat arra, hogy a felhasznált fémanyagok kifogástalan minőségűek voltak. Idővel azonban elváltozások keletkezhetnek, amelyeket már a pilótának is észre kell venni, mert azok esetleg a gép szilárdságának rovására történtek. A vizsgálat lényegében arra szorítkozzék, hogy a nedvesség, vagy a használat következtében nem álltak-e be káros elváltozások. A leggyakrabban használt fém az acél, melyet első sorban a rozsda támad meg. Minden acél alkatrészt rozsdavédő lakkal kell bevonni. Ha a rozsdásodás előrehaladt állapotban van, vagyis nemcsak felületi elváltozásról van szó, az alkatrészt ki kell cseréltetni. A duraluminium, a közönséges aluminium és más könnyűfém ötvözetek ugyancsak oxidálódnak és rozsdájuk fehér színű bevonat alakjában jelentkezik. Ezek az alkatrészek is lakkozással védendők. A korróziós jelenségek úgy az acélnál, mint az aluminiumnál roncsolják az anyagot, szilárdságukat csökkentik.

Hogyan ismerjük fel az anyagfáradást?

Ahol az anyagok váltakozó irányú erőknek vannak kitéve, mint például rázásnak, rezgésnek, vagy ide-oda hajlításnak, elfáradási jelenségekkel találkozunk, melyek a fémrészeken rendszerint vékony hajszálrepedéseket okoznak és így a törés bekövetkezése előtt felismerhetők. A csatlakozó vasalások, csőszerkezetek huzamosabb üzemi használat után ebből a szempontból is megvizsgálandók. Forrasztási és hegesztési helyeken is mutatkoznak e hajszálrepedések.

Mire kell ügyelni a csatlakozó vasalások csapszegeinél?

Ezeken a fontos helyeken előfordul, hogy a vasalás furata nagyobbra kopik, vagy az igénybevétel folytán kitágul, esetleg maga a csapszeg vékonyodik meg, ami a kapcsolat lazulására, köznyelven a csapszeg »kotyogására« vezet. Ez a legkisebb mértékben sem engedhető meg, mert géptörésre vezethet.

Milyen káros elváltozások keletkezhetnek a faanyagokban?

A faanyagot elsősorban a víz támadja meg, különösen ott, ahol összegyülhet. A víz elpusztítja az enyvezést, tápot ad a penészesedésnek, elősegíti a korhadást és elveszi a fa rugalmasságát. A víz elvezetéséről minden olyan helyen gondoskodni kell tehát, ahol nincs szabad elfolyás. Ilyen helyeken két-három milliméter átmérőjű vízlevezető lyukakat kell létesíteni. Például a törzskeretek mellett, a szárny vászon borításának alsó szélén stb. A víz ellen lakkozással védjük a faanyagot.

Miről ismerhető fel a faanyagok elfáradási jelensége?

A fa kifáradását a ruggalmasság elvesztése jellemzi. Az eredetileg egyenes alkatrészek meggörbülnek, a szárnyak önrezgésszáma megváltozik, kisebb lesz és az ilyen elfáradási jelenségek az egyes alkatrészek kicserélésének szükségességére hívják fel a figyelmet. A kifáradt faanyag nem szálkás, hanem kagylós törésü.

Milyen általános vizsgálatnak kell alávetni a vitorlázórepülőgépeket időnként?

A felsoroltakon kívül időszakonként célszerű megvizsgálni az összes látható enyvezési helyeket, a kormánykötél csatlakozásokat, a terelőcsigákat, ezek közelében magukat a kormányköteleket, hogy nem szálkásodtak-e ki, az esetleges kerékledobó és vontatókötél kapcsoló szerkezeteket, a bekötőhevedereket és a műszerek összekötő vezetékeit.

Milyen rendelet szabályozza általánosságban Magyarországon a repülést?

Az 1923. évi 45.975/XI. K. M. számu rendelet

Melyik rendelet szabályozza a motornélküli repülőkiképzést?

A M. kir. Légügyi Hivatal 160.533/le. V—1939. számú rendelete.

Ki vezethet repülőkiképzést?

Motornélküli repülőkiképzést csak a M. kir. Légügyi Hivatal erre jogosító szakszolgálati engedélyével ellátott oktató vezethet.

Ki lehet oktató?

Oktató az lehet, aki »C« vizsgával bír, oktatóképző tanfolyamot sikeresen elvégzett és legalább 1 évi segédoktatói gyakorlattal rendelkezik.

Ki lehet segédoktató?

Az lehet segédoktató, aki legalább »C« vizsgával, illetőleg csörlőrendszerben »B« vizsgával bír és oktatója a segédoktatói teendők ellátására alkalmasnak minősíti. Kívánatos a középiskolai végzettség.

Melyek az érvényben lévő vizsgafokozatok?

Az »A« vizsga, kétszer megismételt legalább 30 mp idejű siklórepülés, törésmentes leszállással.

A »B« vizsga lejtőn háromszor, csőrlésben ötször megismételt törésmentes leszállással, előírt fordulatokkal végrehajtott 1 percet meghaladó siklórepülés.

A »C« vizsga öt percet meghaladó repülés, az indulási pont felett, vagy egy állandó magasságban végrehajtva.

Milyen jártassági vizsga van még a csörlő rendszerben?

Nyolc feladatból álló különleges ügyességi gyakorlat, melynek elvégzése egyenértékűnek tekinthető a lejtőmenti »C« vizsgával.

Ki távozhat el motornélküli repülőgéppel a repülőtérről?

A repülőtér körzetéből csak az távozhat, aki erre jogosító szakszolgálati engedéllyel bír, melyet a m. kir. Légügyi Hivatal ad ki.

Mi a feltétele a szakszolgálati engedély elnyerésének?

1. Repülő szakorvosi (alkalmas) minősítés.
2. Sikeres »C« vizsga után 5 repülés egy óra összidővel. (A repülések mindegyike legalább 5 percet meghaladó legyen, 50 méter átmérőjű körben történt célleszállással.)
3. Elméleti tájékozottság a vitorlázó repülés alapismeretei, üzembiztonsága, a légáramlások hatása, a repülés alatti magatartás és az érvényes légi közlekedési szabályok tekintetében.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

ADOMÁNYOK A REPÜLŐALAPRA

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1940 augusztus havában befolyt adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Csordás István Csepel 70.— P, Kendik József Kőszegpaty 10. —P, dr. Berend Béla Szigetvár 20.— P, Botfahai György Mátrafüred 5.— P, Gábriel Györgyné Medgyesbodzás 2.— P, Közs. Előljáróság Fót 9.80 P, »Italia« Tengerhajózási Rt. 1000.— P, Gulyás Gusztáv Bp. 5.— P, Dunacsun és Horvátjárfalu községek 75.— P, Pomáz község 300.— m, VI. utász zlj. 2. szd. Debrecen 2.97 P, Csizmás Mihály Szolnok 18.78 P, Kiss Ferenc Jászberény 10.— P, Oroszvár község 100.— P, Fogyasztási Szövetkezet Nagysalló 20.— P, Hangya Szövetkezet Bp. 940.— P, Dispán Antal Medgyesbodzás 4.— P, Domján Ferenc Medgyesbodzás 5.— P, Községi Előljáróság Pilis 500.— P, Községi Előljáróság Hevesugra 45.— P, Vasvármegyei községek adománya 558.— P, Csizmás Mihály Szolnok 23.— P, Községi Előljáróság Gárdony 26.90 P, Szenc község 350.— P, Községi Előljáróság Nagyesztergár 33.— P, Községi Előljáróság Zirc 100.— P, Gyoma község 1980.— P, Gombos Jenő Bp. 40.— P, Mátravidéki Szénbányák Bp. 100.— P. Olaszfalu község 20.— P, 206. honi lgv. gp. szd. újoncai Bp. 54.— P, Renner Róbert Párkány 25.— P, Gerber Ernő Munkács 15.— P, Sikeres István, Gyula 10.— P, Tolnavármegyei községek adománya 14.843.— P, Szekszárd város 1000.— P, Jászberény város 300.— P, Csizmás Mihály Szolnok 28.94 P, Gulyás Gusztáv Bp. 5.— P, Nihsim József Bp. 10.— P, Pártos Imre Vasvár 12.— P, Bartha Aranka Ungvár 5.— P, Porcsin Gyula Dereeske 7.— P, Virághalmy Jenő Püspökhatvan 12.36 P, A »Hangya« Fogyasztási és Értékesítő Szövetkezet alább felsorolt fiókjaitól érkezett adományok: Ekecs 100.— P, Érsekkéty 100.— P, Felsőnyárasd 100.— P, Farnad 100.— P, Nagymácséd 50.— P, Felsőszeli 100.— P, Nagybodak 20.— P. Nádszeg 100.— P, Muzsla 25.— P, Mohi 50.— P, Martos 100.— P, Magyar-Szőgyén 50.— P. Magyardiószeg 100.— P, Magyarbél 100.— P, Madar 50.— P, Lögérpatony 10.— P, Leléd 50.— P, Kürt 300.— P. Kőhídgyarmat 100.— P, Köbölkút 50.— P, Kisújfalu 100.— P, Kissáró 100.— P, Kismácséd 100.— P, Királyrév 30.— P, Perbete 50.— P, Pered 100.— P, Bény 50.— P, Vága 100.— P, Vágfarkasd 100.— P, Padány 40.— P, Vághosszúfalu 50.— P, Barsbese 30.— P, Bátorkeszi 100.- P, Zsigárd 250.— P, Vízkelet 30.— P, Várkony 20.— P, Vágsellye 100.— P, Bart 50.— P, Bajta 50.— P, Baka 50.— P, Alsószecse 50.— P, Bacsfa 50.— P, Alsónyárasd 100.— P, Alsószeli 100.— P, Alsógellér 50.— P, Dunaújfalu 100.— P, Dunamocs 50.— P, Garamszentgyörgy 100.— P, Garamlök 40.— P, Garamdamásd 50.— P. Für 50.— P, Felsővámos 20.— P, Nagymegyer 50.— P, Nagymagyar 200.— P, Izsa 100.— P, Szenc 200.— P, Pozsonyvezekény 100.— P, Csata 50.— P, Jóka 50.— P, Ipolyszalka 50.— P, Tornóc 100.— P, Taksonyfalva 100.— P, Alistal 20.— P, Patonyrétek és v., Diósförgepatonyban 30.— P, Deáki 100.— P, Csiffár 50.— P, Csicsó 100.— P, Csiliznyárad 50.— P, Vajka 100.— P, Tököl 50.— P, Bucs 100.— P, Csallóköznyék 50.— P, Negyed 100.— P, Nagyölved 100.— P, Kéménd 50.— P, Kamocsa 50.— P, Oroszka 50.— P, Németszőgyén 50.— P, Nemeskajal 100.— P, Nemesabony 30.— P, Nemesócsa 100.— P, Pozsonyeperjes 100.— P, Hontfüzesgyarmat 50.— P, Hegysur 30.— P, Guta 50.— P, Egyháznagyszeg 15.— P, Ebed 50.— P, Garamvölgyi Cukorgyár Rt. Alk. Fogy. Szöv. Oroszka 100.— P, Magyar Tanítók Szöv. Könyvesboltja Galánta 100.— P.



Kíváncsi, 27. Igaz, hogy az egyik svájci repülőtársaság új járatokat indít beteg gyermekek számára. Ezeken a repülőgépeken orvosi felügyelet mellett viszik majd megfelelő magasságra a szamárköhögésben szenvedő kis utasokat, ugyanis orvosi tapasztalatok szerint megfelelő magasságban egy-két körrepüléssel ez a kínzó betegség meggyógyítható. — **Dénes Sándor.** Rejtvénye sok javításra szorul. Talán közöljük. — **H. Ferenc, Pécs.** Nem tehetségtelen írás, de még sokat kell fejlődnie, tanulnia. Később talán majd akad egy-két közlésre érett cikk. — **Fiatal asszony.** Pályafutása egy zsidó bankár házából indult ki, a szép asszony azonban már kora fiatalságában elhagyta a zsidó hitet. Ekkor ment egy román őrnagyhoz feleségül. A vöröshajú asszony Eszter szerepét vette át a király mellett. Mindenben helyeselte az uralkodó intézkedéseit, ő maga is a zsidók ellen fordult. Igy próbált megmaradni a hatalom oldalán. Hogy ez mennyire sikerült — mindannyian tudjuk. — **Megfejtő.** Díjat csak előfizetők kaphatnak. Már csak ezért is érdemes előfizetni. A lap is sokkal olcsóbb, ha előfizet, mert így több mint 2.— pengőt takarít meg egy évben. Azért többet, mert a karácsonyi szám mindig drágább. — **Cserkészrepülő.** Megüzentük már mult számunkban, hogy az őszi matinénkat november hó 10-én rendezzük meg. Részletes műsort majd lapunkban közlünk. — **K. Lajos Zoltán, Bp.** Az a mozdony az állami gépgyárban készült és annak 1870 óta éppen a 129. típusa. A leggyorsabb mozdony minálunk, mert 120 km-es óránkénti sebességgel tudja vontatni a rendes menetrendszerű gyorsvonatot. Ezt a sebességet csak az áramvonalas burkolás biztosíthatja, mert ilyen sebességnél már túlságosan nagy a levegő ellenállásának hatása s ezt csak azzal lehet csökkenteni, hogy ha a szembejövő levegő simán szétoszlik a megfelelő felület mentén. — **E. Bea, Bp.** Kényes kérdés. Abban igaza van, hogy közérdeket szolgál ennek az ügynek taglalása, de ebben a formában semmiesetre sem. Igy bizony inkább csak ártana, mint használna az ügynek. — **Erdély.** Tiszteletreméltó nemes érzület, valóban hazafias elgondolás, de nem vers. Lehet, hogy később jobbat küld. Ezt nem közölhetjük.

Felelős szerkesztő és kiadó :

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

*

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer, minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fill. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

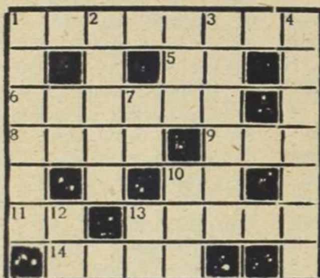
*

Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Törje a fejét

Ha több rejtvényt közlünk, egy rejtvény beküldése is elegendő. Megfejtési határidő minden hónap 8. és 23. napja. A megfejtés kiadóhivatalunkba küldendő. Díjakat csak előfizetőknek adunk. A budapesti nyerők díjukat ünnep és szombat kivételével 9—18 óra között vehetik át, vidékieknek postán küldjük el. Díjakat egy hónapnál tovább nem őrzünk.

106-os keresztrejtvény.
Beküldte: Ghyczy Tihamér, Tapolca.



Vízszintes: 1. folytatólag függ. 4. Repülőbomba beceneve. 5. Varrószerszám. 6. Levegőben támad. 8. Híres japán admirális (+) fordítva. 9. Állatkert. 10. Magyar kötőszó. 11. Ajándékoz. 13. Kedvenc olasz cél. 14. Északafrikai város.

Függőleges: 1. Olasz géptípus. 2. Az öngyilkos teszi életével. 3. Amivel legkevésbbé lehet egy áradást megállítani. 7. Keresztül. 10. Nép. 12. Német géptípus rövidítése. 13. Beleegyezés fordítva.

A 104-es rejtvény megfejtése. Vízszintes 1. Junkers. 16. Argus. Függőleges: 1. Jaguár. 3. Natália. 6. Siemens.

Díjat nyertek: Ifj. Kolozsváry Bálint, Bp. Tolnai Béla, Rákosliget. Ghyczy Tihamér, Tapolca. Szebeny Dénes, Bánhida. Tamás Klára, Bp. Avari Károly, Bp.

105-ös típusrejtvény
Beküldte: Sebesics László.

Francia nehézbombázó B . . . .
Olasz felderítő hidroplán R . . . .
Lengyel nehézbombázó P . .
Olasz nehézbombázó S . . . . . M . . . .
Holland vadász F . . . . .
Német vadász M . . . .
Francia nehézbombázó A . . . .
Német távolfelderítő D . . . . . .

A fenti gépek típusszámát összeadva kapjuk a megfejtést, mely egy: mélyfedelű, kétmotoros, vegyesépítésű angol partvédelmi felderítő és gyakorlógép. Személyzete három fő. Két Armstrong-Siddeley »Cheetah« IX. motorral, legnagyobb sebessége 303 km/ó.

Beküldendő a típus neve és száma.

Rejtvénymegfejtőink számára díjat adtak:

Cadeau csokoládégyár 1 doboz csokoládédesszertet

Koestlin L. és Társa Rt. 4 doboz bonbont

Janina Rt. 4 doboz Senator Celofilter cigarettahüvelyt

Irgang drogéria 1 üveg kölnivizet

Hoffmann képkeretező 1 kis keretezett tükröt

Piatnik kártyagyár 1 csomag kártyát

Sebesfi fotó (Krisztina-körút 61) fotócikkeket

Hunnia gyógyszertár 2 darab Leton arcápoló szappant.

ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI RT. MÉLYNYOMÁSA. FELELŐS: KÁRPÁTI ANTAL IGAZGATÓ.